ہندوستان امن چین محبت اور بھائی چارے کا ملک ہے۔ گاندھی جی نے گنگا جمنی تہذیب کے ذریعے ہندوستان کے لوگوں کو شرافت کا درس دیا تھا۔ دو اکتوبر قریب ہے۔ آج مجھے افسوس ہے کہ گاندھی جی کی روح اور آتما کو کچلنے والے آج بھی اس ملک کو ہنسا کے ذریعے انکے اہنسا کے فکر کو قتل وغارت گری سے دوچار کر رہے ہیں۔ میں آپ کے ذریعے حکومت ہند سے مطالبہ کرتا ہوں کہ سی۔ بی۔ آئی۔ سے جانچ کروائی جائے۔ وہاں کے لوگوں کو خاطر خواہ معاوضہ ملے۔ مجھے امید ہی نہیں بلکہ پورا یقین ہے کہ آپ کے ذریعے ان لوگوں کو مدد مل سکے گی۔ آپ اپنی طرف سے بذات خود انسانی رشتے کے ناطے ان پر دباؤ ڈال سکیں گی۔ یہ ایک خالص انسانی مسئلہ ہے۔

نہ ہندو کا قتل ہے نہ مسلمان کا قتل ہے
اے دشمنانِ ہند یہ انسان کا قتل ہے

شکریہ

श्री रा. सरेश यादव : (उत्तर प्रदेश) उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं इसके साथ एस्सोसियेट करता हूं। यह ऐसा प्रश्न है जिसके साथ पूरे सदन की भावना है **(व्यवधान)**

उपसभाध्यक्ष (श्री जगेश देसाई) : ठीक है।

श्रीमती सत्या बहिन : (उत्तर प्रदेश) मैं यह कहना चाहती हूं **(व्यवधान)**

श्री सत्य प्रकाश मालवीय : (उत्तर प्रदेश) : मैं भी इसके साथ एसोसियेट करता हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): If the Home Ministry has given some assurance then they should look into it... (*Interruptions*)... Now we shall take up the Appropriation Bills.

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO 3, BILL, 1992 AND

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO 4 BILL, 1992

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI C. K. JAFFER SHARIEF): Sir, I beg to move:

> "That the Bill to authorise payment and appropriation of certain further sums from and out of the Consolidated fund of India for the services of the financial year 1992-93 for the purposes of Railways, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

Sir, I also beg to move:

> "That the Bill to provide for the authorisation of appropriation of moneys out of the Consolidated Fund of India to meet the amounts spent on certain services for the purposes of Railways during the financial year ended on the 31st day of March, 1989 in excess of the amounts granted for those services and for that year, as passed by the Lok Sabha, be taken into consideration."

The questions were proposed

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Both the Bills will be taken up... (*Interruptions*)...

SHRI H. HANUMANTHAPPA (Karnataka): Sir, I have a point. The Minister has moved Appropriation No. 4 Bill. These are expenditures already made during the year 1988-89 and it is coming before us in the year 1992.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Because after audit... *(Interruptions)*....

SHRI H. HANUMANTHAPPA: But there is no explanation here. In this period two Governments have gone, two Railways Ministers have gone, there should be some explanation. What are the reasons? Why such delay? It is Rs. 100 crores, Rs. 97 crores, the Parliament should know why it has been delayed. What are the reasons for the delay?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Mr. Minister, can you give the reasons?

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: Sir, this has been gone into by the Committees of the Parliament and it has been suggested to get it regulated. That is how it has come before the House.

SHRI GOPALSINH G. SOLANKI (Gujarat): Sir, both the Bills have been introduced, No 3 Bill to authorise payment of appropriation of certain further, sums from and out of the Consolidated fund of India for the services of the financial year 1992-93 for the purposes of Railways. This Bill involves expenditure on assets, especially, acquisition, construction and replenishment of Rs. 4 lakhs and Bill No 4 involves the expenditure which was incurred in the year 1989. Of course, I do agree with the opinion expressed by my hon. friend, Mr. Hanumanthappa. At the same time, I would say, at the outset, that there is slackness on the part of the Railway Administration in not having brought to the notice of Parliament, at the right this expenditure. This is not a nominal expenditure, say, involving Rs. 4 lakhs or Rs. 5 lakhs or Rs. 15 lakhs. It involves more than Rs. 104, 97, 37,001. Of course, it involves the General Superintendence and Services on Railways, Repairs and Maintenance of Permanent Way and Works, Repairs and Maintenance of Plant and Equipment, Operating Expenses on Traffic, Operating Expenses on Fuel, Staff welfare and Amenities, Provident Fund, Pension and other benefits which have been of a greater amount of around Rs. 93 crores.

It is not that I am going to object to it. I do support the Bill. At the same time, taking advantage of this opportunity, I wish to express some of the grievances of the Railway servants. This is an organisation or an establishment which has 18 lakhs of Governments servants which involves a greater interest of the nation and which involves a greater question about the progress of the nation. Not only these, it also involves the nation's defence. Therefore, I would say that the Railway employees must be given some opportunities and their grievances must be redressed. We find that in Railways, the INTUC has not been recognised. It has been the demand of the *Bharatiya Mazdoor Sangh* to give recognition to it. But for reasons best known only to the Railway Authorities or the Railway Administration, a decision has not been taken so far.

I would further mention about the facilities that an MP is eligible to. The first facility is that he is given a railway pass. And for an ex-MP this facility is extended to his companion Whereas an ex-Mp is eligible for an A.C. second-class coach or a first-class coach, his companion shall be eligible for travelling with him only in an ordinary second-class. A companion of an aged person is meant to assist him he is not going with him to enjoy the journey. How can a companion who sits in a second-class, at an interval of four or five or six compartments, help a particular ex-MP, who may be an aged person? Then another thing is also very much noticed. that is, an exMP can get his ticket reserved only on the production of his pass. So it becomes very difficult on the part of those MPs who want to extend their onward journies, for which their passes are required to be produced. Therefore, it may be considered that either they need to just transmit a copy of their passes or they need to give the IC number of their passes so that they may have the facility of reserving their tickets from any station. Then, I would also say something as far as

the narrow-gauge lines are concerned. You will be surprised to know that the narrow-gauge trains in our country run at a speed of 25 to 30 kilometres as hour. If you want to travel just 140 kilometers, it would take 6 to 7 hours and in this modern age, man would not like to waste time. Therefore, the narrow-gauge line has become a question of loss. The narrow-gauge line requires some modification. It should be converted into broad-gauge. I quote an example from my own State, Gujarat. The distance between Baroda and Chota Udaipur is just 100 kilometres. The journey takes more than five hours. Then, from Godhra to Lonawla, it is just 43 kilometres and it takes two-and-a-half hours. If you go by car, it takes just thirty minutes to reach there. If you go by bus, it takes 40 to 50 minutes to reach there. Not only these, there are other trains—Kapadwanj to Nadiad, Baroda to Tankla, Dabhoi to Chanuj, Ankleshwar to Rajpipla. All these trains run at an average speed of 20 to 25 kilometres an hour. Therefore, these trains have become a question of loss and they require to be converted into broadgauge. At the same time, I would draw the attention of the hon. Minisster to the fact that Kapadwanj-Nadia-Modassa railway line has started construction nine years ago. But the construction is not yet over. The question of funds is there. The question of arbitration is also there. But I would request the Railway Minister to expedite the construction of this line. At the same time, a proposal has come to extend Godhra-Modassa via Lonawada up to Abu. If that line is extended to Godhra-Modassa-Abu, I think it will produce very good revenue not only from the point of view of passengers but also from the goodstrains.

Then, it is the constant demand of Gujarat State to introduce a Divisional Office at Ahmedabad. I represented and I mentioned in my Special Mention also to which I was replied that an Area Manager was appointed at Ahmedabad and a separate office was maintained. But I would submit, through you, to the Railway Ministry that Ahmedabad city covers four divisions. One is Baroda Division. The second is Bhavnagar Division. As soon as we cross the limits of Ahmedabad Municipal Corporation, Rajkot Division is there. If you go to the north part of Ahmedabad city, you have Ajmer Division. Being a busy business city of the State, it needs wagon reservation facility and other things for goodstrains which is completely inefficient as of now. So I submit to the hon. Minister to include these Divisions despite the reply they have given to us about shortage of money and other things. The Gujarat State Government is also very much prepared to provide land and other things.

I submit that there is a demand from people in respect of the railway line from Ratlam to Baroda. I don't say that there are no trains. I don't say that the passengers are not given any benefits. I don't say that there are no timings. No less than 3,500 passengers perform up-and-down journey on season tickets between Ratlam and Baroda.

3.00 P.M

And, Sir, they do not have any other train to travel by with season tickets. There are Express trains. Of course, there is one passenger train, that is, the Padra-Baroda line. But it has no official timings. So, I would request the honourable Minister to introduce an inter-city train between Ratlam and Baroda which may depart from Ratlam at 5 o'clock and may reach Baroda by 10 o'clock so that all the down passengers can travel by train. Not only that.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Mr. Minister, it is a very good suggestion. You kindly consider it.

SHRI GOPALSINH G SOLANKI: I would like to suggest an alternative to this. There is a local train which starts from Godhra at 6.50, reaches Baroda at 7.50 or 8.50 and returns to Godhra at

1.30 and there it is stationary for 18 hours. It remains stationary for 18 hours there and if it is utilised as an inter-city train between Dohad and Baroda, I think it would be very much helpful and would meet the demands of the people, particularly at big stations like Dohad, Piprot, Santrut, Godhra, etc.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): At Dohad, you have a Railway Workshop also.

SHRI GOPALSINH G. SOLANKI: I am coming to that.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I belong to Dohad.

SHRI GOPALSINH G. SOLANKI: I have taken note of it and I am going to discuss it.

Sir, you have reminded that Dohad has got a Railway Workshop. In this Workshop, more than five thousand people are working. I would like to bring to your notice the fact that in this Workshop, recruitment has not been made, for reasons best known to the Railways, for the last five or six years.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): The Minister knows it.

SHRI GOPALSINH G. SOLANKI: Sir, it was meant for the repair of the engines.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Yes; it was for the repair of the steam locos.

SHRI GOPALSINH G. SOLANKI: If there is no demand for staff, could it not be converted into a repair shop for the diesel engines, could it not be converted into a wagon repair shop or could it not be to manufacture passenger coaches? I think this is unnecessarily creating unemployment. I think this has been done to satisfy some political elements.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): This is an Adivasi area.

SHRI GOPALSINH G. SOLANKI: Yes. I would like to tell the Minister that this area is full of Adivasis, three-fourth of the district consists of Adivasis only.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): The Minister had also promised me earlier personally that he would definitely visit the Dohad Workshop. I had discussed with him this matter also.

Anyhow, thank you very much. You have made very good suggestions. Don't make too many suggestions. In that case, the Minister may not be able to do anything at all.

SHRI GOPALSINH G. SOLANKI: I am very much lucky today because the senior Minister, Mr. Jaffer Sharief, is present here. I would like to bring to his notice one more thing. There has been a consistent demand from the Bombay ticket checking staff. During the year 1975, a system was introduced to encourage-with some political motive. I should say—the ministerial staff, the clerical staff, by delegating powers to them, to check tickets in the Bombay suburban trains and even today it is going on. The honourable Minister may inquire into this particular aspect. The incentive given to these people for checking the tickets or the penalty that they collect carries a 20 or 25 per cent discount. Since long, the ticket checking staff is not recruited in the Bombay suburban area. Not only that. If the ticket checking staff collects the penalty or some other amounts, they are not given the incentvie. It is the demand of the ticket checking staff, particularly in the Bombay city, that this system of clerks checking the tickets should be abolished. And the clerks who are doing this job are doing it only after their official duty. It is also pertinent to note this point.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Now, your time is over.

SHRI GOPALSINH G. SOLANKI: I will take just two minutes, Sir.

I would like to submit that it is the demand of he ticket colectors to recognise them as running staff in the Railway Department. In Pakistan, drivers and the checking staff are recognised as running staff. In India, it is unfortunate that only the drivers are known as the running staff, but the coach conductors and the ticket checkers who are running with the train are not recognised as running staff. They are also not given the running staff retiring room facility. They canont stay there. The running staff is provided with a peon in the retiring room as a call boy. I would say that the staff which is running with the train should be recognised as running staff. About the coach conductors' duty, I woul dsay that their demand requires consideration. Their demand is also that there should be one coach for one conductor. And they are held responsible for whatever happens in the coach. It should not be because there is the Police Department or the RPF to look after these things. Now, I would like to say, lastly, about reservations. Sir, two or three days back, I came across an incident. A friend of mine went to Sonepat. He wanted to go to Bombay from Sonepat. He demanded reservation from Sonepat to Bombay. He was denied the ticket from Sonepat to Bombay. He was told that they were instructed by the Railway authorities not to issue from Sonepat to Bombay. When he went to the Nizamuddin station, he got the same ticket from Sonepat to Bombay, and that was through an agent. That agent told him, "if you pay Rs. 100 per ticket, you can get any ticket from me. Whenever you need, you can take it." So, this is what is going on about reservations. This practice should be looked into and must be stopped. Now, I would like to...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Mr. Solanki, you have exceeded by five minutes. You have made very good suggestions and I hope the Minister will take note of them. Now, Shri Ram Naresh Yadav.

SHRI GOPALSINH G. SOLANKI: Sir, I would now make my last point about thefts. At present, the sleepers which are made of iron scrap material are going to be replaced by cement sleepers. At the time of replacement, the sleepers of iron scrap material and being stolen from all corners of the country with the connivance of the Railway authorities and with the connivance of the Railway Protection Force. May I request the Railway Ministry to look into this matter and check this type of trefts?

With these words, Sir, I support the Bills.

श्री राम नरेश यादव : (उत्तर प्रदेश) : महोदय मैं विनियोग (रेल) संख्या 3 विधेयक, 1992 और विनियोग (रेल) संख्या 4 विधेयक, 1992 का समर्थन करने के लिये खड़ा हुआ हूं।

महोदय, इस सरकार की नीति पिछड़े क्षेत्रों के विकास और क्षेत्रीय असंतुलन दूर करने की है, उसी कड़ी में रेल मंत्रालय ने माननीय जाफर शरीफ और मल्लिकार्जुन जी ने, बहुत सोच-विचार कर इस बात का निर्णय किया कि हमारे देश के अन्दर जो, 23,419 हजार किलोमीटर छोटी लाइन है, उसमें से 10,000 किलोमीटर को छोटी लाइन से परिवर्तित किया जाये और आठवीं पंच वर्षीय योजना में उसमें से 6,000 किलोमीटर को लेने का निर्णय किया। यह 1992–93 का जो बजट चल रहा है, इसमें भी करीब 3,752 किलोमीटर लेने का निर्णय किया गया है।

उसी कड़ी में मैं एक निवेदन करना चाहता हूं, जो बहुत आवश्यक है और जिस संदर्भ में हम लोग बार-बार आवाज उठाते रहे हैं। महोदय, जब क्षेत्रीय असंतुलन को दूर करने का और पिछड़े क्षेत्रों का विकास करने का सवाल है, उसी कड़ी में हमारा पूर्वी उत्तर प्रदेश भी आता है। और पूर्वी उत्तर प्रदेश में एक लाइन है, जो शाहगंज से मऊ को जाती है। यह छोटी लाइन है और उसके बारे में हम बराबर प्रयास करते रहे कि सरकार इसको छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तित करे। उमऊ भी रेलवे जंक्शन

है और शाहगंज भी रेलवे जंक्शन है, लेकिन दोनों के बीच जो 99 किलोमीटर है, यह छोटी लाइन की छोटी लाइन 1908 से पड़ी हुई है। बहुत उम्मीद थी कि पिछले दिनों जब 14-3-90 को रेलवे बजट जार्ज फर्नांडीज जी ने पेश किया, वह वहां घोषणा करके आये थे कि इस साल अपने बजट में रखेंगे, नहीं कर सके। फिर उसके बाद 15-2-91 को 1991-92 का बजट जनेश्वर मिश्र जी लाये, उन्होंने भी गहुत घोषणा की थी कि हम पूर्वांचल के हैं, उस दिशा में उन्नति करने का काम करेंगे, वह भी नहीं कर पाये। केवल यह कह गये बजट में, पांच योजनाओं को दिखा और कहा कि

"These are under consideration."

नहीं हो पाया। लेकिन मैं इस सरकार को बधाई देना चाहता हूं कि पिछले बजट में जिस तरह से यह निर्णय लिया, माननीय मंत्री जी ने घोषणा की कि हम इस लाइन को छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तित करने का काम करेंगे। लेकिन, महोदय केवल घोषणा करने से ही काम नहीं चलेगा क्योंकि जरूरत यह भी है कि जल्दी से जल्दी उस पर काम शुरू हो जाये। इस सवाल को 1977 से लेकर फिर जब से मैं इस सदन में आया--1988 से लेकर 1992 तक, कई अवसरों पर इस सवाल को उठाने का काम हुआ था। अभी 17-3-92 को, 18-3-92 को हमने उठाया और फिर 10-7-92 को भी अभी इसी सदन में और फिर 21-7-92 को मैंने प्रधान मंत्री जी से मिलकर उन्हें निवेदन किया कि यह काम जल्दी से शुरू करना चाहिये, इसमें आपके समर्थन की मुझे आशा है और उसके साथ ही साथ वित्त मंत्री जी से भी मिला और हमारे जो रेलवे मंत्री बैठे हुए हैं--जाफर शरीफ और मल्लिकार्जुन साहब, कम से कम 10 बार मैंने कहा कि आप इस काम को जल्दी से शुरू कराइये। इसलिये जब यह काम शुरू होने जा रहा है, मेरा एक ही आग्रह होगा और वह आग्रह यह होगा कि जब आपने निर्णय ले लिया है, वहां की जनता को यह आश्वासन दे दिया है कि हम इसका 8वीं पंचवर्षीय योजना में निर्माण करेंगे ही, तो मैं आज, सदन में जब वे मौजूद हैं, फिर आग्रह करना चाहता हूं कि इस रेलवे लाइन को छोटी लाइन से बड़ी लाइन में परिवर्तित करने के लिये जल्दी से जल्दी काम आरम्भ करें और मैं तो चाहूंगा कि दिसम्बर में इसे शुभारम्भ करें और फिर साल भर के अन्दर ही यानी 1993-94 में उसको समाप्त कर दें। इस दिशा में मुझे विशेष... **(व्यवधान)**...

श्री सत्य प्रकाश मालवीय (उत्तर प्रदेश) : आप इस वक्त दोनों के बीच में हो, जाएगा।

श्री राम नरेश यादव : मैं इसलिये आश्वासन भी चाहता हूं क्योंकि इससे बढ़िया मौका फिर आएगा नहीं--इधर हमारे राज्य मंत्री जी बैठे हुए हैं और हमारे बाई तरफ जो सर्वेसर्वा--जाफर शरीफ साहब, बैठे हुए हैं इससे उपर्युक्त कोई समय नहीं हो सकता। इसीलिये इतने वरसों से चली आ रही इस मांग को, पूर्वांचल के विकास को ध्यान में रखते हुए, पिछड़े क्षेत्र के विकास को ध्यान में रखते हुए, पिछड़े क्षेत्र के विकास को ध्यान में रखते हुए और इस आधार पर भी कि वहां तीन-तीन चार-चार ऐसे विद्यालय हैं, जिनमें विदेशों से लोग आकर पढ़ते हैं, अरबी और फारसी, ऐसे हमारे विद्यालय हैं। फिर वहां सांस्कृतिक केन्द्र भी है, राहुल सांकृत्यायन का। महोदय, मैं कहना चाहता हूं कि राहुल सांकृत्यायन का शताब्दी वर्ष मनाया जा रहा है राहुल सांकृत्यायन की जन्म भूमि वहां से 10 किलोमीटर की दूरी पर है इसलिये इस ऐतिहासिक अवसर पर भी मेरा विश्वास है और माननीय मंत्री जी से मेरा आग्रह है--मैं आपका समय नहीं लूंगा मैं जानता हूं कि आपको भी और हनुमनतप्पा साहब को भी जे०पी०सी० की मीटिंग में भाग लेना है--इसीलिए मैं इतना ही कहते हुए कि एक बार फिर दोनों मंत्रियों से आग्रह करूंगा कि आप इस ओर ध्यान दें। आग्रह करूंगा कि कि आप इस सदन में घोषणा करें कि हम

इस काम को दिसम्बर में जरूर शुरू करवा देंगे और एक साल खत्म होते-होते उसे समाप्त करने की दिशा में में भी कदम उठायेंगे। यह सबसे बड़ी देन होगी, उपलब्धि होगी पूर्वांचल के पिछड़े इलाके के विकास के लिये। वहां के करोड़ों-करोड़ों लोग आपको हमेशा याद करेंगे। धन्यवाद।

श्री मोहम्मद अफजल उर्फ मीम अफजल : (उत्तर प्रदेश) : सर, आपने गुजरात को सपोर्ट किया, यू.पी. की भी सपोर्ट कर दीजिये।

†[شری محمد افضل عرف م- افضل: سر آپنے گجرات کو سپورٹ کیا - یو - پی - کو بھی سپورٹ کر دیجئے-]

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Shri Hanumanthappa. I have told Mr. Sarada Mohanty. I have taken his permission. He was to speak. But Mr. Hanumanthappa has to go for the meeting of the Joint Parliamentary Committee. I talked to Mr. Sarada Mohanty first before calling on Mr. Hanumanthappa to speak. (Interruptions)

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Mr. Vice-Chairman, Sir, I would pick up the thread from where Mr. Ram Naresh Yadav left it. He was talking about the backward areas. पिछड़े हुए क्षेत्र I come from a State which has given 5 Railway Ministers to the country.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Yes.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: But what is our position ? I would just give some figures which shows our fate. What is our fate? Where do we stand? We have given Ministers, but we have not got railways. This is our fate. I would quickly run through the figures.

These are the State-wise figures in regard to route kms. per 1,000 km. area. Bihar—30 per cent; Uttar Pradesh—30 per cent: West Bengal—43 per cent; Tamil Nadu—30 per cent; but poor Karnataka, which has given five Railway Ministers,—only 15 per cent. This is where I would draw the attention of the hon. Minister to the backward areas, to the backward regions. Sir, railways are infrastructural necessity for the development would not take place. This is the situation. This is where we stand. (Interruptions)

Coming to route kms., what is the fate, what is the position, of Karnataka? I stress this because Ministers go from the South, but they have not cared to attend to our problems, fearing that the people may accuse them that they were taking away railway to Karnataka. Now, the figures in regard to route kms. are: Bihar—67 per cent; West Bengal—88 per cent; Orissa—00 per cent; Punjab—92 per cent; Uttar Pradesh—69 per cent; but poor Karnataka, which has given 5 Cabinet Ministers,—just 4 per cent.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): They have to care for the whole nation, nor for their States. (Interruptions)

SHRI SATYA PRAKASH MALAVIYA: U.P. has given 7 Prime Ministers, but there is no development in U.P.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I will come to that. I have got the plan figures, Mr. Malaviya. I will come to that.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): There is not enough time

SHRI H. HANUMANTHAPPA: I have no time. Otherwise, I would have answered every point.

Even in regard to Rajdhani, what is the position? Even after forty-five years, we do not have a Rajdhani. Even today, we do not have a Rajdhani.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): You will get it.

† Transliteration in Arabic Script.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: My point is, we do not have it today. For a Rajdhani Express, I had to shout in the House ever since the day I became a Member. For the last ten years, I have bten demanding. There is a promise that it will be given, that South will be connected by Rajdhani.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): I had supported to you.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Anyway, the Railways have taken care to connect us with Rajdhani.

I have given the figurts in regard to route kms. Now, in the case of electrification, the figures are: West Bengal—54 per cent; Madhya Pradesh—61 per cent; Maharashtra—51 per cent; Tamil Nadu—78 per cent; Rajasthan, even registhan, has 39 per cent, but Karnataka has only 13 per cent.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Imbalance is there.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: This is the situation. Our hon. friends were making the point that the Railway Minister was taking everything to the South. But this is where we stand vis-a-vis other States who have taken all the benefits threatening all the 5 Ministers, keeping Karnataka poor, with just the satisfaction that the Ministers are from the State.

In regard to plan allocation, from the very first Plan, not a single pie has been spent in Kerala and Karnataka, in regard to electrification. So much neglect. You say that India is one. But if you want to see India as one, every nook and corner of the country has to be developed. Particular care should be taken in regard to the neglected areas, backward areas. I don't say neglected, but 'feared' area. Even after having given 5 Ministers, if I cry for railways, people from U.P. and Bihar would laugh at me. They may ask: 'When you have the Minister, why do you want the railways?'. I am prepared to give away the Ministry, but give us the railway facilities and infrastructure. If by removing Shri Jaffer Sharief from the Railway Ministry, Railways can give us infrastructure, development, I would opt for the latter, not for the Minister. (Interruptions). I am not disputing your difficulties. Each one of us has got the right to argue his case and I am arguing my case that in spite of having 5 Ministers from my State, my State is suffering for want of from infrastructural development and thereby economic development has not taken place. Just like North East or South West or whatever it is, you have to take care of our State also. Why is there this unhappiness? Why are we seeing terrorism and other things? It is because of non-development of backward areas. If infrastructure is available, economic activity will develop, people will get employment, people will prosper. Unless we develop our infrastructure, it is no use sitting in Delhi and talking about development of backward areas. Time and again I have been requesting the Minister to look into the railway map every day, find out the blank areas where there are no railway lines, give special preference to those areas. But what has happened? Where there is concentration, money is going there. I do not have the time to go into the details of Plan allocation etc., but money is going where you have already concentration of resources.

I know who created the railways. It is the Britishers who concentrated on the port areas and provided railway lines so that their purpose of transportation of raw material could be served, but in an independent India you should take an overall view of the country as a whole, you should see that overall development of the country takes place.

Sir, I do not have time. Reserving my other points, I would only say that the Railway Minister should take note of the backward areas. The Ministers, coming from whatever States, need not be afraid. My fear is, after five Ministers if the sixth Minister also goes the

same way, Karnataka will again become a backward State, no development will take place, no infrastructural development will be there.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): You have made out a very good case for Mr. Jaffer Sharief to do something for Karnataka.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: It is not a question of making out a case for Karnataka I am speaking as an Indian today to the Government of India. They should take care of the backward areas. They should think of the overall development of those areas, whether it is the development of railways, whether it is the development of industry. If you do not do that there will be unrest. You speak of unity and integrity. Why should I think of integrity if I do not have work, if I do not have food and if there is no economic development in my area? That is the feeling prevailing North East, in the far flung areas. That is why people like Mr. Abrar Ahmed say that their State has not developed. My point is, you should take an overall view of the country. Give preference to the areas which are undeveloped; it is the duty of the Minister, no matter from which State he comes.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Now, you may please go out. I have to make an announcement. Please go out.

SHRI H. HANUMANTHAPPA: Yes, I understand.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JAGESH DESAI): Shall I have the permission of the House to request Shri Satya Prakash Malaviya to chair because I have to go to some other meeting? If Mr. Hanumanthappa is there I cannot ask him because he is also on the Panel of Vice-Chairmen.

HON. MEMBERS: Yes, yes.

[The Vice-Chairman (Shri Satya Prakas Malaviya) in the Chair)]

SHRI SARDA MOHANTY (Orissa): Mr. Vice-Chairman, Sir, though Orissa is economically backward, it is rich in minerals and coal. For the development of the State of Orissa, a railway network is badly needed. The people of Orissa as well as the Government of Orissa have been demanding this since long. The House Committee of the Orissa Legislative Assembly has given a memorandum to the Prime Minister and also to the Railway Minister regarding new Railway Minister regarding new railway lines and a new zonal office in Orissa at Bhubaneswar and survey of certain new railway lines. I hope that these proposals will be considered favourably.

Sir, the share of Orissa is only 2.002 kilometres and this works out to just 3.21 per cent of the 62,367 route kilometres of the Indian Railways. Orissa has always suffered from backwardness because of lack of infratsructural facilitits, specially in the matter of railways, because the railways have gone mostly by techno-economic considerations rather than social cost benefit basis. Therefore, even after seven Five-Year Plans we still remain at the lowest rung of the economic ladder. This is a State which is always beset with natural calamities like drought, floods and cyclones. I, therefore, demand that a Wheel and Axle Plant may be located at the steel city of Rourkela, for which the State Government of Orissa has been pressing for long. The Railway Board has also looyed into this.

Sir, 3,500 kilometres of railway track are being electrified in the Eighth Plan. But Orissa has been left out totally Only the Delhi-Howrah and Delhi-Bombay line have been selected for this purpose, and the Howrah-Madras line does not find a place in it.

Sir, all the adjacent States such as West Bengal, Bihar, Madhya Pradesh and Andhra Pradesh are having more route kilometres than Orissa, which is the second biggest mineral State in India, having core setcor mineeral, such as iron ore, manganese, dolemite, bauxite, chromite, etc. Added to this are the thermal coal deposits at Talcher and still it has only 2,002 route kilometres out of the 62,367 route kilometres in the nation.

[Shri Sarada Mohanty]

Orissa is going to have a three million tonne steel plant in collaboration with the CAPARO group of industries of U.K. at Daitari, but the Ministry of Railways has turned a deaf ear to the proposal to construct the second phase from Daitari to Banspani (146 kilometres) which will link the richest iron ore deposit area of the State with the steel plant site.

Sir, doubling of the Cuttack-Paradeep line as also the Talcher-Nirgundi-Paradeep line is badly needed since the steel plant is likely to be export-oriented and the entire transportation of the coal from the Talcher coalfields to the tune of 30 million tonnes will be done by 2000 A.D. This track of appreximately 173 kilometres may need electrification within a short period as this track will have the heaviest traffic because of export of steel and coal through the Paradeep port.

Sir, there is no superfast train service to Madras connecting Puri. Every time the railways point out that Puri to Khurda Road is a single line and the Puri terminal is also saturated. But no action has been taken to improve the terminal at Puri and convert the Puri-Khurda Road line into double line and develop the Bhubaneswar coaching complex to originate the trains for future, up to 2000 A.D.

Sir, although Rourkela and Sambalpur are two important stations on the western horizon of Orissa, they have not been considered in the budget for computerization while a good number of stations in India have been taken into account for computerization.

Sir, a handful of railway development projects in Orissa are pending with the Railway Ministry, but no positive action has been taken as yet. Then, Sir, huge railway overbridge projects of the South-Eastern Railway are pending with the Railway Ministry for the release of Railway Safety Fund, but I am sorry to say that no fruitful action has yet been taken by the Ministry. Similarly, the railways are not paying their due share of the costs incurred by the State Government of Orissa on some projects. I, therefore, urge upon the Railway Minister to look into this matter and soon do the needful.

Sir, in the State of Orissa there are two narrow gauge lines such as Rupsa-Banguposi (89 kilometers) and Naupada-Gunupur (90 kilometres), but these two lines have not been considered for conversion into broad gauge. I request that these two lines may please be converted into broad gauge, and the Naupada-Gunupur line may be linked with Rayagada so that the backward districts of Orissa may be connected with the capital city of Bhubaneswar.

With these words, Sir, I support these two Bills. Thank you.

श्री ईश दत्त यादव (उत्तर प्रदेश) : मेरा एक व्यवस्था का प्रश्न है कि यहां सदन में कोरम नहीं है इसलिए सदन को स्थगित कर दिया जाए।

उपसभाध्यक्ष (श्री सत्य प्रकाश मालवीय) : हमारे यहां परम्परा ऐसी है कि कोरम की कोई आवश्यकता नहीं होती।

डा० अबरार अहमद (राजस्थान) : सबसे पहले मैं माननीय रेल मंत्री जी का बहुत ही आभारी हूं कि आपने जो छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का प्रावधान रखा है उसमें लगभग 2300 किलोमीटर की लम्बी रेलवे लाइन राजस्थान के हिस्से में आती है। राजस्थान वास्तव में एक ऐसा प्रदेश था जहां हम हमेशा या तो रेगिस्तान के कारण या वहां की औद्योगिक विकास न होने के कारण या वहां की भौगोलिक स्थिति है उसके कारण हमेशा कई प्रकार की दुविधाओं का सामना करना पड़ता था। मैं यह कहूं तो अतिशयोक्ति न होगी कि हम एक तरीके से राष्ट्र की मुख्यधारा से अलग थे। क्योंकि रेलवे लाइन और उसमें बड़ी रेलवे लाइन जहां-जहां भी जाती है उनको एक प्रकार से राष्ट्र की मुख्यधारा से हर

प्रकार से जोड़ती है। माननीय रेल मंत्री जी ने पिछड़े हुए राजस्थान को उस रेगिस्तानी राजस्थान को 2300 किलो-मीटर लम्बी छोटी से बड़ी लाइन में बदलने का प्रावधान रखा है। इसके लिए मैं जितना मैं उनके प्रति कृतज्ञता प्रकट करूं, जितना उनका शुक्रिया करूं वह कम है। इसके साथ-साथ मैं आपके माध्यम से नरसिंह राव जी को भी धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने राजस्थान के मर्म और दुःख को समझकर इस छोटी लाइन को बड़ी लाइन में बदलने का निर्णय लिया।

इतना सब कुछ कहने के बाद मेरा कोई अधिकार तो नहीं बनता कि मैं रेल मंत्री जी से कुछ मांग करूं लेकिन उनकी दरियादिली को देखते हुए कुछ हिम्मत जुटा रहा हूं। इतना सब कुछ देने के बावजूद कुछ ऐसी छोटी-छोटी आवश्यक-तायें हैं जिनकी ओर ध्यान आकर्षित करना चाहता हूं। सवाई माधोपुर, जहां का मैं रहने वाला हूं यह दिल्ली-बम्बई की जो मुख्य लाइन है उस पर स्थित है। सवाई माधोपुर की ही तहसील हैडक्वार्टर गंगापुर सिटी है। रेलवे के दृष्टिकोण से गंगापुर सिटी रेलवे स्टेशन एक बहुत ही महत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन हुआ करता था। शायद माननीय मंत्री जी के नोटिस में यह बात नहीं आई होगी या अधिकारियों ने नहीं बताया होगा इसलिए मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि गंगापुर सिटी वह रेलवे स्टेशन था जहां रेलवे की अरबों रुपए की लागत से वहां क्वार्टर, यार्ड और शेड आदि बने हुए हैं। लेकिन गत दो-चार वर्षों से इसी गंगापुर सिटी को उजाड़ने का ऐसा कुचक्र लगातार चलाया जा रहा है जिससे उस पूरे सवाई माधोपुर की आर्थिक स्थिति और गंगापुर की आर्थिक स्थिति जो है वह एकदम बौखला गई है। गंगापुर सिटी के अंदर जो रेल इंजन के रखरखाव का कोटामंडल को मिला कारखाना गंगापुर जैसी सुविधापूर्ण जगह पर नहीं लगाया गया जबकि गंगापुर कोटामंडल में है बल्कि दिल्ली को दे दिया गया जिसके कारण आपको यह जानकर हैरत होगी कि वहां के कैरेज एवं वैगन की जांच का काम गंगापुर सिटी में होता था वह भी वहां से समाप्त कर दिया गया और रनिंग कर्मचारियों का कार्यस्थल भी गंगापुर से हटाकर बयाना कर दिया गया जिसके कारण से अगर आप देखें तो कोटामंडल के अंदर एक्सीडेंटों की संख्या बहुत ज्यादा बढ़ गई है। आज का मुझे अखबार मिला है जिसके अन्दर गंगापुर रेलवे जंक्शन को उजाड़ने का कुचक्र छपा है। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को बताना चाहता हूं कि गंगापुर से कैरेज एवं वैगन की जांच का कार्य समाप्त करने के कारण एक्सीडेंट की संख्या बढ़ने लगी है। अगर गये दो-तीन साल के एक्सीडेंट के आंकड़े देखें तो डाउन फ्रंटियर मेल का दुघटनाग्रस्त होना, देहरादूनअप का दुर्घटनाग्रस्त होना, जनता एक्सप्रैस का दुर्घटनाग्रस्त होना, अनेक गाड़ियों का पटरी से उतराना आदि सामान्य बात बन गई है। सवाई माधोपुर और कोटा के बीच अभी कम से कम एक महीने के अंदर दो बार डिलिंग हो चुकी है। अभी 6 तारीख को एक कमेटी के साथ मैं सवाई माधोपुर से आ रहा था जिसके अंदर पांच अन्य सदस्य भी थे। सवाई माधोपुर स्टेशन पर पहुंचे तो लाइन हो गई थी और यह बताया गया था कि दस मिनट में ट्रेन पहुंचने वाली है। यह बताया गया कि 10 मिनट में ट्रेन पहुंचने वाली है। लेकिन उस 10 मिनट के रास्ते को ट्रेन ने तीन घंटे में पूरा किया और जब बार-बार टलीफोन करके जान-कारी ली गई कि क्या कारण है तो बताया गया कि इंजिन खराब है। उसके बाद पूछा गया तो यह कहा गया कि अभी-अभी एक नमक की मालगाड़ी के पहिये स्लिप हो गये हैं। कोटा मंडल के अंदर इस प्रकार की घटनायें हो रही है। उसका मुख्य कारण यह है कि गंगा-पुर के अन्दर कैरेज और वैगन पहले चैक होते थे उसको समाप्त करके दिल्ली के अन्दर कर दिया गया है और दिल्ली के अन्दर उस पर उतना ध्यान नहीं दिया जाता है। मैं रेलवे मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि आठ नौ अरब रुपयों की सम्पत्ति गंगापुर सीटी में लगी हुई है।

[डा० अबरार अहमद]

मैं उनको सवाई माधोपुर आमंत्रित करता हूं और चाहता हूं कि वे गंगापुर पधारें और वहां जाकर देखें कि जिन रिसोर्सिज के लिए हम इतने परेशान हो रहे हैं वह आठ नौ अरब रुपयों की सम्पत्ति कुछ लोगों के कुचक्र के कारण बरबाद हो रही है। मिथ्या तथ्यों के कारण गंगापुर को उजाड़ा जा रहा है और उसको बचाया जाना चाहिए। वहां दो हजार क्वार्टर्स इम्प्लाइज के खाली पड़े हुए हैं। दूसरे लोग उन पर कब्जा कर रहे हैं। 30 विशाल कार्यालय और कारखाना भवन हैं। ये बहुत बड़े क्षेत्र में बने हुए हैं। दो बड़-बड़े यार्ड हैं जो 12-12 लाइनों के हैं। बड़ा शेड बना हुआ है जिसमें एक समय पर 120 इंजिनों का रखरखाव किया जा सकता है। कैरिज और वैगनों पर करोड़ों रुपए लगे हुए हैं और जहां पर इतनी सम्पत्ति हो उस सब को उजाड़ दिया जाय और मिथ्यो तथ्यों के आधार पर यह किया जाय, मैं समझता हूं कि यह उचित नहीं है। यह रेलवे मंत्रालय के साथ और देश की जनता के साथ न्याय नहो होगा। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से विनम्र निवेदन करूंगा कि गंगापुर को उजाड़ने से बचाया जाय।

आज स्थिति यह है कि सवाई माधोपुर जिला औद्योगिक दृष्टि से सूना हो गया है क्योंकि एक टाइगर रणथम्बोर प्रोजक्ट वहां लगी हुई है और उसकी 30 किलोमीटर की परिधि में परयावरण का झण्डा गाढ़ दिया गया है। जहां छोटे-छोटे रोजगार लोगों को मिलते थे वे भी बंद हो गये हैं। इसलिए इस श्रृंखला में मैं मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि जहां सवाई माधोपुर में आप दूसरे कारखाने नहीं लगा रहे हैं और छोटी लाइनों से बड़ी लाइनें बना रहे हैं वहां सवाई माधोपुर में आप डिब्बा बनाने का एक कारखाना कम से कम अवश्य लगा दें जिससे उसका थोड़ा बहुत विकास हो सके।

इसके साथ-साथ मैं मंत्री जी से यह भी आग्रह करूंगा कि सवाई माधोपुर में राजधानी को रोकने की हम लोगों ने कई बार मांग की, लेकिन राजधानी को तो आपने नहीं रोका, लेकिन इस बात के लिए मैं मंत्री जी का बहुत शुक्रिया अदा करना चाहता हूं कि नई ए०सी० एक्सप्रेस को सवाई माधोपुर में रोका। लेकिन उसमें दिन दिल्ली से इस प्रकार से रखे गये हैं कि कम से कम हम जो मांग करने वाले हैं उनको इसका लाभ नहीं मिल पाता है। आपको यह जाकर ताज्जुब होगा कि यह थर्सडे, ट्यूजडे और सनडे को चलती है। कोई भी संसद सदस्य फ्राइडे का जाना चाहता है। इस कारण से ए०सी० एक्सप्रैस का लाभ हमको नहीं मिल पाता है। इसलिए कम से कम ये गाड़ी फ्राइडे को चले हम लोग काम खत्म होने के बाद अपने घर जाना चाहते हैं तो उसका लाभ नहीं मिल पाता हैं। आपको यह जा कर भी ताज्जुब होगा कि मैं अभी तक एक दिन भी उसका लाभ नहीं उठा पाया हूं। आते समय भी वह गाड़ी मनडे को आती हैं। इसलिए मैं माननीय मंत्री जी से आग्रह करूंगा कि आपने यह गाड़ी सवाई माधोपुर पर रोकी, इसके लिए तो हम शुक्रिया अदा करते हैं लेकिन आप दिन इस प्रकार से निर्धारित करें कि उसका लाभ हम लोग भी उठा सकें। इसके साथ-साथ वहां पर सर्वोदय और सुपर फास्ट ट्रेनें जो सवाई माधोपुर होकर निकलती हैं, उनको चाहे आप दो मिनट का स्टोपेज दें, क्योंकि सवाई माधोपुर टुरिस्ट सेन्टर बनता जा रहा है, इसलिए जितने भी अहमदाबाद से आने जाने वाले लोग हैं उनको कठिनाई का सामना करना पड़ता है, इसलिए सर्वोदय वहां पर रोक देंगे तो लोगों को काफी मदद मिलेगी। एक बात मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से यह कहना चाहता हूं कि आप इस बात से सहमत होंगे कि एक्स-मेम्बर्स आफ पार्लियामेंट को जो रेलवे पास की सुविधा दी गई है उसके लिए हम उनका शुक्रिया अदा करते हैं। रेलवे पास में स्पष्ट लिखा हुआ है कि एक्स-एम०पी० भारत में किसी भी ट्रेन से यात्रा कर सकते हैं। यह श्रेणी उनकी दी गई है। लेकिन कुछ श्रेनों में जिसमें राजधानी और शताब्दी तथा और भी कुछ ट्रेनें नोटिस में आई हैं जिनमें माननीय संसद सदस्य यात्रा नहीं कर सकते हैं। तो मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहूंगा कि जब आपने उनकी भावनाओं का इतना सम्मान

किया है, उनको इतना मान दिया है, उनको पास दिया है तो एक छोटी सी बात के लिये, क्योंकि यदि आप उनको इस सुविधा से वंचित कर रहे हैं कि वहां काउंटर पर जाने के बाद उनको यह सुनना पड़ सकता है कि आप इस ट्रेन में नहीं बैठेंगे, उसमें नहीं बैठेंगे। इसलिए ये जो दो-तीन ट्रेनें हैं वह भी हमारे देश की, भारत की ही ट्रेनें हैं। इसलिए इनमें भी अगर आप उनको सुविधा दें तो मैं आभारी हूंगा, आपका कृतज्ञ हूंगा। धन्यवाद।

SHRI SUKOMAL SEN (West Bengal): Mr. Vice-Chairman, Sir, the Government has come out with the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1992 for issuing a huge amount of money from the Consolidated Fund of India for the year 1992-93. In this connection, I would like to deal with some of the points which concern the travelling public because they are feeling deeply concerned at the performance of the Railways. That is why before agreeing to give the money, we must discuss these points so that the Government can take note of it. If they try to do something, some beneficial things to the public, it will be good. It is not only that the performance of the Railways is decreasing but the overall efficiency is also decreasing. It is on the decline. Take, for example, the punctuality of the trains, the rate of accidents, the overcrowding of the trains, cleanliness in the trains, arrangement of light and water in the trains. Except *Rajdhani* and *Shatabdi Express* trains, the conditions in all the trains are deteriorating seriously.

Sir, I had an opportunity on an occasion....

श्री ईश दत्त यादव : मान्यवर, मेरा व्यवस्था का प्रश्न है। मैंने यह प्रश्न उठाया था कि सदन में कोरम नहीं है और मान्यवर, आपने यह व्यवस्था दी कि इस सदन की ऐसी परम्परा है कि कोरम न भी रहे तब भी कार्यवाही चल सकती है। लेकिन आपकी यह व्यवस्था होते ही मंत्री जी सदन से चले गये।

उपसभाध्यक्ष (श्री सत्य प्रकाश मालवीय) : स्टेट मिनिस्टर है।

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF RAILWAYS (SHRI MALLIKARJUN): I am here. I think you are not recognising me.

श्री ईश दत्त यादव : मान्यवर, रेल के राज्य मंत्री बैठे हुई हैं...

श्री मल्लिकार्जुन : मान्यवर, यह तो समझना बड़ा मुश्किल है कि माननीय सदस्य जो हैं उनका क्या विचार है। मंत्री कोई भी हो, मौजूद होना चाहिए। आप इसको लेकर इश्यू नहीं बना सकते।

श्री ईश दत्त यादव : हमें इसमें को आपत्ति नहीं है। अगर रेल राज्य मंत्री श्री मल्लिकार्जुन जी भी चले जांय तब भी कार्यवाही चलेगी क्योंकि कोई भी मिनिस्टर यहां बैठ सकता है। लेकिन मेरा जो आपके माध्यम से निवेदन था उसको रेल राज्य मंत्री समझ नहीं पाये।

श्री मल्लिकार्जुन : मैं तो समझ गया हूं वे गये हैं पांच मिनट के लिये। अभी आ रहे हैं, घर नहीं गये हैं।

SHRI ISH DUTT YADAV: You should not say side by side.

मैं कह ने दिया जाय। हमारा अनुरोध है ह

श्री मल्लिकार्जुन : हमारा भी अनुरोध है कि इस तरह से नहीं कहना चाहिये।... (Interruptions)

SHRI ISH DUTT YADAV: I want your ruling on this point.

महोदया, मेरा यह निवेदन है कि राज्य मंत्री नहीं भी रहे तब भी बहस हो सकती है, कोई भी मंत्री बैठ जायेगा तो कार्यवाही में कोई बाधा नहीं पड़ेगी, ऐसी इस सदन की परम्परा है। लेकिन मेरा अनुरोध है कि जो व्यवस्था आपने दी है यह सही है कि यह सदन की परम्परा है कि कोरम पूरा न भी र

तब भी कार्यवाही चलती रहती है । मैं यह अनुरोध कर रहा हूं कि आपकी इस व्यवस्था का लाभ उठाकर रेल मंत्री जी लगता है कि सदन से चलू गये । अगर चले गये तो मुझे इसमें कोई आपत्ति नहीं है ।. .

उपसभाध्यक्ष (श्री सत्य प्रकाश मालवीय): रेल मंत्री जी कोरम पूरा नहीं कर सकते क्योंकि वे लोक सभा के सदस्य हैं । रेल राज्य मंत्री जी यहां पर हैं । He is a member of the Council of Ministers.

SHRI SUKOMAL SEN: The only point he was mentioning was that there should be quorum. It is primarily the duty of the ruling party to ensure quorum in the House. Unfortunately, they failed to do that. Only during voting time they collect the Members. As soon as the voting is over, everybody's business is over. This should not be the practice atleast so far as the ruling party is concerntd. It is bad of them. I think the State Minister will listen to me properly.

SHRI MALLIKARJUN: I have already noted down whatever you said about the declining efficiency, cleanliness, accidents water and light. I have not only listen-to you but noted down your points.

SHRI SUKOMAL SEN: Very good. You are very efficiently noting down. I do not know about the efficiency nf the department. But I appreciate Mr. Mallikarjun.

Coming to the main point, a few days back, I had reserved accommodation by the train from Allahabad to Dehradun. Thtre is only one train there. On the day of the journey, as soon as I got into the station, I was told that no first class was available, it was cancelled. I got into a second class bogie. I found that there was no light and there was no water. Not only there was no water, the taps in the bathroom were sealed.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATYA PRAKASH MALAVIYA): Which was that train? What is the name of the train?

SHRI SUKOMAL SEN: I do not remember the name of the train. There is only one train. I have forgotten the name. But that is the only train there and they may be able to find out that.

If you travel by ordinary first class, you will find that the cushions are torn. You cannot even sit comfortably, not to speak of sleeping. These are general complaints of the public about the railway administration.

Apart from that, there is the question of safety. What is the performance of the railway in relation to safety. I will quot Government figures, not my figures. The number of accidents in railways has increased. In 1991 from January to June, the number of accidents was 209. In 1992, this year, from January to June, the number is 212. So the number of accidents, whether the accidents are big or small, is increasing. The railway administration is not only inefficient in the matter of maintaining good services for the travelling public and ensuring punctuality of trains. Sir, the safety aspect is also badly ignored. I know some trade-unions in the railways, particularly the Loco Running Stag Union. There is also the union of drivers. They submitted a memorandum to the Government that they were compelled to take trains, drive trains, without adequate safety measures. Even the standard safety measures are not provided. They have to drive trains with lesser horse power and lesser brake power. That leads to accidents. Recently, in the last July, there was an accident in Asansol. The reason for the accident was, the driver was compelled to drive the engine with a lesser brake power. This is just one example. The railway administration is so indifferent and callous towards the safety of the public that it does not care if the trains meet with accidents. They, simply, bureaucratically ask the staff to do the work as directtd by them. This is how the railways are functioning.

Now, Sir, they talk of privatisation and reduction of staff. There were press reports. They have denied that they are going to privatise. But it is a fact many marginal pieces of work, peripheral pieces of work, which were previously done by the railways themselves, have been given up and have been privatised. What is the condition of the catering service? There was a talk when Mr. Jaffer Shariff was the State Minister, when Mr. Gani Khan Chowdhury was the Cabinet Minister, that there would be a corporation for creating and all those things. We said even then that catering should be departmental. But even now, catering is so bad. People are forced to eat something uneatable in trains, except in trains like Shatabadi and Rajdhani Expresses. No eatable is served. People huge monies, but get something uneatable. The railway administration has no care for them because when Ministers travel, when Railway Board members travel, they travel with enough luxury.

They do not care for all these things. Sir, one day I was travelling in the Rajdhani Express. I found that the bedsheets and the towels were very dirty. The General Manager, Central Railway was also travelling in the same train in the AC compartment. I contacted him and showed him the bedsheets and the towels. I said, what is happening? The bedsheets and the towels are so dirty that you cannot imagine. Dirty towels and bedsheets are being supplied in the trains. Then he wrote to me stating that the department has punished the contractor etc. etc. There is nobody to look after all these things. A passenger has to detect that the towel is dirty and the bedsheet is torn. Why is it so? Is there no supervisory staff in the Railways? But nobody cares for anything. The Railway Administration is so bureaucratised that they don't care for the travelling public. The same callous attitude the same indifferent attitude is leading to accidents. Then the department put the blame on the local running staff, they blame the signal man, this man and that man that they have done it.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI SATYA PRAKASH MALAVIYA): Your time is already over.

SHRI SUKOMAL SEN: I know that. But when the trains are not running in time; when the trains are running late, I can also be late. If the trains had been punctual, I would have been very precise. It is not only that. They are also reducing the capacity of the production units. I have very little time. (Interruptions)

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: We have to be ideal even to the train.

SHRI SUKOMAL SEN: Who?

SHRI C. K. JAFFER SHARIEF: You and I and everybody.

SHRI SUKOMAL SEN: Yes, yes. We are trying to be ideal. But I want to follow you first. I gave one example only. I have got many examples. In the Chittaranjan Locomotive Works, they used to produce electric locomotives and diesel engines. They have enough capacity; they have good technicians and the production is also increasing. They have got good technology. But now, they have decided that diesel engines should not be produced there. Not only that, other units are also being closed down. In another units they used to purchase from casting from the CLW. Now that too has been stopped. They are purchasing it from somewhere else. They are importing engines from other countries. You know about the ABB deal. Sir, A big scandal was there, I do not want to deal with that. But you know very well as to what was the interest of the Ministry to enter into the ABB deal when our own units can produce these engines. What is the difficulty? But they preferred to bring it from other countries. You know it very well. Sir, I don't want to elaborate it.

Then what is the behaviour of the staff? Their behaviour is very inhuman. There was an agitation by the staff for improving the service conditions. More than 800 people were dismissed from service. Mr. Jaffer Sharief is here. Can he deny what he said in Lok Sabha? He gave an assurance but he did not fulfil that. Nobody has been reinstated.

Not only that, if the Supreme Court judgement comes in favour of somebody, if the High Court judgement come in favour of somebody, will the Minister consider their reinstatement? For many employees, the judgement has come in the newspapers. But even then, on humanitarian grounds also, those people have not been reinstated. This is how they are functioning. If this is the behaviour of the staff, how can the Railways function properly?

The RPF union has been demanding accommodation. They are not given accommodation. The newspaper report says that they have decided to reduce four lakhs of staff in the Railways in the next two or three years. I do not know whether this news is correct or not. But it has come in the newspapers. Perhaps it is at the dictates of the World Bank or the IMF that staff should be reduced and they are contemplating reduction in staff. This is how the Railway Administration is behaving.

Now, I come to my State. Sir, between Calcutta and Delhi, for several years, there has been no increase in train service. The Rajdhani Express was introduced long back. It is still continuing for five days a week. Even that has not been made daily. What is the difficulty at least to run the Rajdhani Express between Howrah-Delhi on a daily basis? That is not being done. On the contrary, the Rajdhani Express is being reduced to the level of a passenger train by increasing the number of stops in between. As a result, the service of Rajdhani Expres sis also deteriorating and they have not increased the frequency of the Rajdhani Express. That is why I demand that before we sanction these amounts, the Minister should tell us what actually he is going to do about the performance of the railways what he is going to do about reducing the number of accidents to a minimum, what he is going to about the staff, particularly the dismissed staff, what he is going to do about the resolution of the RPF Union, what he is going to do providing comforts to the passengers. Particularly I would like to know from Mr. Jaffer Sharieff whether he is going to run Delhi-Howrah Rajdhani daily. For Bombay you have done it in triplicate. I don't compare, but for Calcutta at least you should run it daily. That is my demand to you. I would like to know your ipinion in this regard.

श्री रामजी लाल (हरियाणा) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं सब से पहले एप्रोप्रिएशन (रेलवेज) बिल . . . (**व्यवधान**) . . .

उपसभाध्यक्ष (श्री सत्य प्रकाश मालवीय) : यह रामजी लाल की मेडन स्पीच है।

श्री रामजी लाल : . . . नं. 3, 1992 और नं. 4, 1992 को समर्थन देने के लिए खड़ा हुआ हूं।

सरकार को उसकी सफलताओं के लिए भी मैं बधाई देता हूं। आज के युग में आधुनिकीकरण, कंप्यूटराइजेशन प्रगति की दिशा में एक महत्वपूर्ण योगदान है। फिर भी आज आप देखेंगे कि जहां रेजर्वेशन के लिए कहीं हम जायेंगे, जैसा कि मुझसे पहले बोलने वाले माननीय सदस्यों ने कहा था कि हम टिकट लेने के लिए कहीं जायेंगे, तो उस समय टिकट नहीं मिलेगा, लेकिन थोड़ी देर बाद वहां जो एजेन्ट मिलते हैं, वह प्रीमियम लेकर टिकट बेचते फिरते हैं। यह कमी जो हमारी रेलवे में है, उसे दूर करना चाहिए।

इसके अलावा रेजर्वेशन, जैसा मैंने कहा, इसके साथ-साथ यह देखने में आता है कि रेजर्वेशन के दलाल जो हैं, वह बार-बार घूमते रहते हैं। अफसरों को बार-बार कहा भी जाता है, लेकिन अफसर अभी तक इन पर काबू नहीं कर पाये।

तो मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से चाहूंगा कि वह किसी तरह इन दलालों की दलाली समाप्त करवायें।

इसके अतिरिक्त, कल जैसे हाउस में बात आई कैटरिंग के बारे में—उसके लिए भी मैं कहूंगा कि कल काफी बहस हुई है। इसमें भी रेलवे में काफी कमियां हैं। जब वहां जाते हैं, सब लोग देखते हैं कि काफी

दिक्कतें आती हैं । तो मैं इस पर ज्यादा न कहते हुए, क्योंकि कल इस बात पर बहस हो चुकी है, यह कहना चाहूंगा कि इसका भी सुधार किया जाए ।

हमारी हरियाणा स्टेट, जो डिवेलपिंग स्टेट है, लेकिन रेलवे के बारे में जहां हमारा हरियाणा का डिस्ट्रिक हिसार राजस्थान के साथ जुड़ा हुआ है, आज देश को स्वतंत्र हुए 45 साल हो गये हैं, लेकिन वहां पर एक छोटी लाईन है, कोई बड़ी लाईन नहीं है । वहां पर फाडर की बड़ी मंडी है, ग्राम की भी है । इतना बड़ा शहर होने के बावजूद भी वहां पर रेलवे की उचित सहूलियत नहीं है ।

मैं आपके द्वारा माननीय रेलवे मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि हिसार जिला को बड़ी रेलवे लाईन की सुविधा दी जाए । वहां से एक लाईन मादरा, जो राजस्थान में पड़ता है, भादरा से आदमपुर, आदमपुर से फतेहाबाद और फतेहाबाद से जाखल तक लाई जा सकती है । महोदय, मैं आपके द्वारा इसकी ओर ध्यान दिलाना चाहूंगा कि वहां पर रेलवे की कोई भी सुविधा नहीं मिली है । इसके बारे में माननीय मंत्री जी ध्यान दें कि इसको कोई प्रावधान है या नहीं ? अगर नहीं है तो क्या किया जाए ।

इसके अलावा भी प्रभावशाली रेलवे के अंदर कार्य किये गये हैं, जो देखने को मिलते हैं । लेकिन जिस तरह से मैंने कहा कि बैकवर्ड एरिया के लिए सरकार करती है, उसके लिए भी जरूरी है । राजस्थान के साथ जो हमारा हिसार जिला लगता है, वह भी बैकवर्ड एरिया में आता है ।उसके जहां से भी हम आपसे प्रार्थना करेंगे, महोदय आपके द्वारा मंत्री जी से मैं प्रार्थना करूंगा कि उस पर जरुर ध्यान दें । अगर रेलवे लाईन हो, रेल सुविधा एक और भी होती है कि दूसरे जहां से यह कोटरें की मंडी है वहां उनका भार ले जाने और ले आने में किराए का खर्चा कम पड़ता है । इसलिए इस जमाने में रेलवे सब से सस्ता है, सब से कम किराया रेलवे का है । चाहे बोझ ढोने का हो या किसी सवारी का हो । जैसे इंजन की बात आई । ईंजन हमारे देश में, हम आपको भी यह कहते हैं कि सुई से इंजन तक हमारे देश में बनता है । सन् 1947 से पहले कोई चीज नहीं बनती थी और आज भी हम कहते हैं कि सुई से लेकर इंजन तक यहां बनता है । जब सारी चीजें हमारे देश में बनती हैं तो बाहर से चीजें क्यों मंगाई जाएं । मैं इसका समर्थन करता हूं कि जो देश में चीज बनने वाली है तो बाहर से कोई चीज न मंगाई जाए । बी०एच० ई० एल० जैसे जो इतनी बड़ी हमारी फैक्ट्रियां हैं वहां से सारी चीजें बन सकती ।

प्लेटफॉम के विषय पर भी जरूर ध्यान देना चाहिए । जब आप स्टेशन पर जायगे तो आप देखेंगे कि प्लेटफार्म भी साथ-सुथरा और ठीक है या नहीं ? अपने देश मे कहीं पर भी हमे स्वच्छ प्लेटफार्म दिखाई नहीं देंगे । पहले माननीय सदस्य ने कहा था कि गाड़ियों मे और पैसेंजर गाड़ियों मे जो भीड़ है वह आगे ही बहुत ज्यादा है कई गाड़ियां तो पैसेंजर गाड़ियां जितनी होती हैं, उनमे कोई सवारी चढ ही नहीं सकती महोदय, इसकी ओर भी मंत्री जी ध्यान देंगे। माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं पहले आपसे कह चुका हूं कि इस तरफ रेलवे के बारे में जितनी सुविधाएं दी जाएं उतनी थोड़ी हैं ।

इन शब्दों के साथ, मैं इन एप्रोप्रिएशन बिल्ज (रेलवेज) का समर्थन करता हूं । उपसभाध्यक्ष जी, आपका धन्यवाद कि आपने मुझे बोलने के लिए समय दिया ।

श्री ईश दत्त यादव : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, रेलवे विभाग इस देश का और सरकार का सबसे बड़ा विभाग है और इस देश के विकास के लिये या किसी भी देश के विकास के लिये रेलवे विभाग का बड़ा होना, इसका नियमित होना और इसका अच्छा काम होना बहुत ही शुभसूचक होता है । लेकिन, मान्यवर, इस देश में लोगों की यह धारणा है कि रेलवे विभाग तो बड़ा विभाग जरूर है, लेकिन इससे ज्यादा लापरवाह विभाग भी सरकार का और कोई नहीं हो सकता । महोदय, वियोग थेरेल) संख्यांक 4 विधेयकसेजो 6रेल मंत्रोथ मंत्री जी ने प्रस्तुत किया है इसमें कहा है कि 31 मार्च 1989 को जो वर्ष समाप्त हो गया उसके लिये सरकारी

[श्री ईश दत्त यादव]

खजाने से संचित निधि से 104 करोड़ 97 लाख 37 हजार 1 रुपये की संसद् द्वारा स्वीकृति दी जाए। मान्यवर, यह खर्चा इस रेल मंत्री जी के समय का नहीं है और न ही मौजूदा सरकार के समय का है, बकि यह व्यय 1989 का है और मैं समझता हूं कि उस समय इस देश में चार सरकारें बदल गईं, चार प्रधान मंत्री हो गये और चार रेल मंत्री हो गये, लेकिन रेलवे डिपार्टमेंट ने इस पर ध्यान नही दिया कि उन्होंने 104 करोड़ 97 लाख 37 हजार 1 रुपया अधिक नजायज खर्च कर दिया है और इसकी संसद से मंजूरी लेनी चाहिये । रेलवे विभाग के दिमाग में, ध्यान में यह बात कब आई है जब पब्लिक एकाउंट्स कमेटी की 19वीं रिपोर्ट लोक सभा में इस वर्ष 29-4-92 को प्रस्तुत कर दी गई । तब संभवत: रेल मंत्री जी को भी जानकारी हुई होगी और तभी रेलवे विभाग को भी यह ध्यान आया होगा कि यह जो 31 मार्च, 1989 में व्यय किया गया इसकी मंजूरी सदन से लेनी चाहिये । इसलिये मान्यवर, मेरा आपके माध्यम से और माननीय रेल मंत्री जी और रेल राज्य मंत्री जी से यह सुझाव है, निवेदन है, कि आप लोग थोड़ा इस विषय में साहस करें और इस विधेयक को, जो विनियोग संख्यांक 4 (रेल) विधेयक, 1992 है, इसको कृपा करके वापस ले लें और रेलवे विभाग के जो लोग इसके जिम्मेदार हैं, जिन्होंने वर्ष 1989 से लेकर आज तक सरकार के ध्यान में नहीं लाया, जो भी तरीका आपके पास हो उस तरीके से उनसे निपटें या उनसे इस धन को रिएलाइज करें । अगर आप प्रतिष्ठा का ही प्रश्न बना रहे हैं कि नहीं, हमने विधेयक पेश कर दिया है और इसको पास होना ही चाहिये, तो मेरा अनुरोध हैं कि आप दोनों काम कर सकते हैं कि केवल एक रुपये के लिये प्रेस करें, यह जो 104,97,35,001 रुपया है इसमें से एक रुपये की स्वीकृति आप संसद से ले लीजिये और बाकी रुपये की वसूली आप जो अधिकारी या कर्मचारी या जो भी इसके लिये जिम्मेदारी हैं उनसे, रिएलाइज करने का काम करें । यह साहस आप दिखलाइये ताकि आपके विभाग के ऊपर जो लापरवाही का बराबर आरोप लगता है उस आरोप को दूर करने मैं आप कामयाब हो सकें ।

महोदय, चूंकि यह विनियोग विधेयक है इस पर लंबी चर्चा नहीं हो सकती, लेकिन इस सरकार के आने के बाद, मैं समझता हूं, ट्रेनों के चलने में कोई प्रगति नहीं हुई है । जो ट्रेनें लेट चलती थीं, लेट चल रहीं हैं। ट्रेनें कई तरह की हैं – सुपर फास्ट ट्रेन है, फास्ट ट्रेन है, मेल है, पेसेंजर है। मान्यवर, यह ट्रेनें जब चलती हैं अपने स्थान से गन्तव्य स्थान को, तो इनका जो वर्गीकरण किया गया है, इन वर्गीकरण का कोई मायने नहीं रहता चाहे वह सुपर फास्ट हो, फास्ट हो, मेल हो या पेसेंजर ट्रेन हो। सभी ट्रेन एक तरह से चलती हैं। वह लेट चलती हैं और लेट पहुचती हैं। मैं समझता हूं कि माननीय रेल मंत्री जी को स्वीकार करने में कोई आपत्ति नहीं होगी । मैं आपके माध्यम से उनसे अनुरोध करूंगा कि कम से कम इस व्यवस्था में, आप अपने डिपार्टमेंट में सुधार कर दें कि रेलें समय पर चलने लगें ।

मान्यवर, रेलें समय से क्यों नहीं चलती ? मेरी जानकारी में एक ही ट्रेन है और उसी को कई-कई रूट पर चलाते हैं, अलग-अलग नाम बदल कर चलाते हैं । मंत्री जी आंकड़ें प्रस्तुत कर देंगे कि हम चार रेल चला रहे हैं, जब कि रेल एक है और उसी को चार रूट पर चलायेंगे और गिनती में चार कर देंगे । फिर ट्रेन का लेट चलना तो स्वाभाविक है । मैं ज्यादा समय नहीं लूंगा, केवल एक ट्रेन का उदाहरण देना चाहता हूं । एक ट्रेन चलती है अमृतसर से दिल्ली और जब यह अमृतसर से दिल्ली चलेगी तो उसका नाम फ्लाइंग मेल और जब दिल्ली से गोरखपुर और समस्तीपुर जायेगी तब उसका नाम शहीद एक्सप्रेस और वही ट्रेन जब चार दिन

दिल्ली से बनारस होते हुये और आगे जायेगी तो उसी का नाम सरयू-यमुना एक्सप्रेस हो जाता है। फिर, उसी को जब सुल्तानपुर रूट से निकाल देंगे तो उसका नाम दूसरा हो जायेगा । ट्रेन एक है, रास्ते चार हैं । विलंब होना जरूरी है । रेल मंत्री जी केवल आंकड़े प्रस्तुत कर दें देश के सामने कि हमने इतनी ट्रेन चला दीं तो इससे कोई सुधार होने वाला नहीं है । इसलिये मैं आपसे अनुरोध कर रहा था कि जो रेलें विलंब से चल रही हैं, जिनसे देश को और यात्रियों को बड़ी क्षति हो रही है, उसमें आप सुधार कर दें ।

दूसरा, मान्यवर, मैं यह निवेदन कर रहा था कि डिब्बों की हालत बहुत खराब है चाहे वह फर्स्ट क्लास के हों चाहे सेकेंड क्लास के । फर्स्ट क्लास की हालत तो, मान्यवर, मत पूछिये । इसमें आपको, हमको और सबको चलने का अवसर मिलता है और जब आप रेल मंत्री जी नहीं थे आप भी चलते रहे होंगे । मैं अनुरोध करूंगा कि बिना किसी सूचना के, बिना अपने डिपार्टमेंट को सूचित किये हुये रेल मंत्री दिल्ली से कहीं के लिये एक दिन फर्स्ट क्लास से चलें और एक दिन सेकेंड क्लास में चलें, कम से कम रेल राज्य मंत्री जी ही चल करके रिपोर्ट दे दें रेल मंत्री जी को ।

श्री मल्लिकार्जुन : आप ही के साथ चलेंगे ।

श्री ईश दत्त यादव : यह देखें कि किस तरह से फर्स्ट क्लास की हालत है, बाथरूम टूटे हुये, दरवाजे टूटे हुये, सीट कटी हुई, खटमल पड़े हुये । कोई व्यवस्था नहीं है रेलों के अन्दर । इसके लिये इनको चिंतित होना चाहिये कि फर्स्ट क्लास और सेकेंड क्लास में भी पैसेंजर चलते हैं और उनकी ओर इनका ध्यान जाना चाहिये । रेलों में अपराध हो रहे हैं, स्टेशन पर गन्दगी हो रही है, और मैं नहीं समझता कि इसमें आज तक इन रेल मंत्री जी के जमाने में कोई सुधार हुआ हो । मैं रेल मंत्री जी को दोष नहीं देना चाहता, इनका महकमा बहुत बड़ा महकमा है ....इनके नीचे के अधिकारी लोग, जिनकी जिम्मेदारी है रेलों में अपराध रोकने के लिये, जिनकी जिम्मेदारी है ट्रेन में सुरक्षा के लिये, जिनकी जिम्मेदारी है अच्छे खान-पान के लिये, कोई भी उसका निर्वाह नहीं कर रहा है और रेल चल रही हैं वैसे ही विभाग चल रहा है, वैसे ही रेल मंत्री जी इसको चला रहे हैं । बार-बार इस सदन में बहस होती है, लोक सभा में बहस होती है, पब्लिक में चर्चा होती है, मैं अनुरोध करूंगा, मान्यवर, आपके माध्यम से कि रेलों में जो अव्यवस्था है, उसकी ओर मंत्री जी ध्यान दें ।

एक और महत्वपूर्ण विषय की ओर आपके माध्यम से रेल मंत्री का ध्यान दिलाना चाहता हूं कि काशी इस देश की सबसे प्राचीन नगरी है और शायद इतिहास में जो इस देश में पांच नगरियां मिलती थीं, अब तो पूरा देश शहर हो रहा है, जो पांच नगरियां थीं, तो काशी और बनारस उनमें थे । मैं धन्यवाद देना चाहूंगा कि स्वर्गीय श्री कमलापति त्रिपाठी जी को, जिन्होंने वाराणसी को, केन्द्र मानकर के पूरे देश के लिए वहां से ट्रेनें चलाई थीं। वहां से , बनारस से ट्रेनें ओरिजिनेट होती थी और बनारस में जाकर एण्ड होती थीं। लेकिन माननीय रेल मंत्री जी आपका करिश्मा है, माननीय रेल मंत्री जी का यह करिश्मा मुझको लगता है, कि एक ट्रेन काशी-विश्वनाथ को छोड़कर, बाकी सारी ट्रेनें जो बनारस से ओरिजिनेट हो रही थीं, उन सबको आपने बढ़ाया, एक्सटेंड कर दिया और कोई ट्रेन न एण्ड करेगी बनारस में और ओरिजिनेट बनेगी बनारस में । बनारस एक बहुत बड़ा मरकज है, बहुत बड़ा केन्द्र है, उत्तर प्रदेश का और पूर्वी उत्तर प्रदेश का, जिसका संबंध हिन्दुस्तान से है । यहां से ट्रेनें ओरिजिनेट हो रही थीं, सबको आपने खत्म कर दिया—गंगा-जमुना को बढ़ा दिया, सरयू-जमुना को बढ़ा दिया, काशी-दादर को आगे बढ़ा दिया । बहुत ट्रेनें, 10 ट्रेनें चलती थीं, मेरी जानकारी में, लेकिन कोई ट्रेन अब बनारस से चलने वाली नहीं है । यात्रियों को जो असुविधा

होती है, उनको जो कठिनाई होती है, मान्यवर, उसकी ओर ध्यान दें।

मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा, कि हनुमनतप्पा जी चले गए, उन्होंने आपको प्रोत्साहित किया कि आप बेधड़क कर्नाटक के विकास की ओर ध्यान दें, रेलों के विकास की ओर ध्यान दें, मुझे इसमें कोई एतराज नहीं है। आप दक्षिण भारत में रेलों का जाल बिछायें, मुझे इसमें भी कोई एतराज नहीं है। पूरे देश में आप.....**(व्यवधान)**...

उपसभाध्यक्ष (श्री सत्य प्रकाश मालवीय) : आप कृपया समाप्त करें।

श्री रफीक आलम (बिहार) : अभी तो बनारस ही पहुंचे हैं।

श्री ईश दत्त यादव : पूरे देश में आप रेलों का जाल बिछा दें, मुझे इसमें एतराज नहीं है, लेकिन बिहार की समस्या के प्रति भी आपको चिन्तित होना चाहिये, लेकिन आप पार्टी में बंधे हैं, इसलिये आपकी मजबूरी है, कमांड करना। ..**(व्यवधान)** मैं निवेदन कर रहा था कि पूरे देश में आप रेलों का जाल बिछा दें, लेकिन मान्यवर, मेरा आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से निवेदन है कि वे क्षेत्रीय असंतुलन मत होने दें। क्षेत्रीय असंतुलन होगा, तो आपके ऊपर, आपकी सरकार के ऊपर और इस देश के प्रधान मंत्री के ऊपर आरोप होगा। मान्यवर, आज मैं लोक सभा में दिया गया आपका कल का भाषण पढ़ रहा था। लोक सभा में कल जो आपने भाषण दिया है, विनियोग विधेयक के संबंध में, उस पूरे भाषण को तो मैं उद्धत नहीं करता, लेकिन उस भाषण में आपके जो कुछ अंश है, उनको मैं बताना चाहता हूं कि आपका भाषण कितना हास्यास्पद है और कितना क्षेत्रीय असंतुलन को बढ़ाने वाला है। यह रेलवे एक्शन प्लान आठवीं पंच वर्षीय योजना के लिय बनाया था, संभवतः 11 हजार किलोमीटर का, 1200 किलोमीटर प्रथम वर्ष में आप बनायेंगे और इसमें मद्रास से त्रिचेरापल्ली तक 337 किलोमीटर की छोटी लाइन को बड़ी रेल लाइन में आप परिवर्तित करेंगे, दक्षिण भारत में और कोटकपुरा-फाजिल्का, पंजाब में है, वहां तो आप 337 किलोमीटर को छोटी लाइन से बड़ी लाइन में कर रहे हैं और यहां पंजाब में आप 80 किलोमीटर छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित कर रहे हैं। वहां आप 200 करोड़ रुपये खर्चा कर रह हैं और यहां आप 30 करोड़ रुपये खर्चा कर रहे हैं। आपके भाषण में एक तीसरी रेल लाइन का भी जिक्र है, जिसको छोटी रेल लाइन से बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित करेंगे, वह है पूर्णिया-कोसिला रेल लाइन। यह 35 किलोमीटर है और इस पर आप 20 करोड़ रुपये खर्चा करेंगे। मैं निवेदन कर रहा था कि आप पूर्ण भारत के रेल मंत्री हैं और आप सम्पूर्ण भारत का ध्यान रखिये। मऊ से शाहगंज की रेल लाइन है, 99 किलोमीटर, इलाहाबाद से बनारस की रेल लाइन 124 किलोमीटर है। बार-बार इस सदन में चर्चा हुई, पूर्वी उत्तर प्रदेश और उत्तर प्रदेश के सांसदों ने, जनता ने आपसे मांग की। जब श्री जनेश्वर मिश्र जी रेल मंत्री थे, उन्होंने लोक सभा में वोट आन एकाउण्ट के समय घोषणा भी की थी कि यह रेल लाईन छोटी रेल लाईन से बड़ी रेल लाईन में परिवर्तित करने के लिए ले ली जाएगी। परन्तु आपने आइडिया ड्राप कर दिया। बार-बार आपसे सिफारिश की गई कि यह 99 किलोमीटर की जो मऊ-शाहगन्ज तक की रेल लाईन है, वह अगर बन जाएगी तो तीन-चार जिले-आजमगढ़, सेजौनपुर, शाहगन्ज और सुल्तानपुर जो पूरे हिन्दुस्तान से कटे हुए हैं, उनका पूरे हिन्दुस्तान से सम्बन्ध हो जाएगा। इससे इन जिलों के उद्योग-धंधों का विकास हो जाएगा और इन जिलों में आसाम से, दिल्ली से और कलकत्ता आदि से जो ट्रेन आयेंगी, वे इधर से कनेक्ट होकर के सभी स्थानों की दूरी कम हो जाएगी, लेकिन इस पर आपने कभी ध्यान नहीं दिया। इसका सर्वे सन् 1980 में हुआ था। इसमें कोई बड़ा रेल पुल भी नहीं

है। इस पर आपका खर्चा भी कम पड़ेगा। इसलिए मेरा अनुरोध है कि मऊ से शाहगंज की छोटी रेल लाईन को बड़ी रेल लाईन में परिवर्तित करने के लिए घोषणा कर दें। इलाहाबाद से बनारस की छोटी रेल लाइन को बड़ी रेल लाईन में . . . (**व्यवधान**)

श्री सी०के० जाफर शरीफ : उसके बारे में घोषणा हो चुकी है शायद आपको उसका इल्म नहीं है।

श्री ईश दत्त यादव : नहीं, मान्यवर, मुझको खूब इल्म है। इसके लिए मैं आपको मुबाकरबाद देना चाहता हूं, धन्यवाद देना चाहता हूं। इत्तफाक से मैं वह उत्तर यहां साथ नहीं लाया, जो रेल राज्य मंत्री जी ने पिछले सत्र में मुझको उत्तर दिया था कि मऊ से शाहगंज की रेल लाईन को इस पंचवर्षीय योजना में बनाने का अभी कोई निर्णय नहीं लिया गया है। आपको तो अब मैं धन्यवाद दे रहा हूं कि आप सदन में घोषणा कर रहे हैं और जब अब घोषणा करदी है तो आप इसको पूरा भी करेंगे। लेकिन आपके रेल राज्य मंत्री जी ने पिछले सत्र में यही उत्तर दिया था कि अभी इसके बारे में कोई योजना विचाराधीन नहीं है।

उपसभाध्यक्ष जी, इससे पहले कि आप घंटी बजायें, मैं अपनी बातें समाप्त करूंगा।

उपसभाध्यक्ष (श्री सत्य प्रकाश मालवीय) घंटी तो मैं बजा चुका हूं।

श्री ईश दत्त यादव : केवल दो मिनट का समय और लेना चाहूंगा, मान्यवर। जो छितोनी बगहा पुल है, आज से दस साल पहले उसका उद्घाटन पूर्व प्रधान मंत्री स्वर्गीया श्रीमती इंदिरा गांधी ने किया था। जब जार्ज फर्नांडीज जी रेल मंत्री थे, उन्होंने इसका शुभारम्भ कर दिया था। बिहार और उत्तर प्रदेश को जोड़ने के लिए बगहा छितोनी से बड़ा कोई माध्यम नहीं हो सकता, और कोई साधन नहीं हो सकता। लेकिन जब बजट में सिलाई करदी गई, कटौती कर दी गई और जो काम तेजी पर चल रहा था, वह काम एकदम ठप्प हो गया। इसलिए मेरा अनुरोध है कि उत्तर प्रदेश और बिहार पर भी कृपा करने की कोशिश करें।

उपसभाध्यक्ष जी, मैं एक अंतिम बात और कहना चाहता हूं जो थोड़ी कटु जरूर होगी। लेकिन देश हित में, राष्ट्र हित में और माननीय रेल मंत्री जी के स्पष्टीकरण के लिए मुझे यह कहना आवश्यक है। पिछले सत्र में यहीं पर यह उठा था जब रेल बजट प्रस्तुत किया गया था, तब मैंने भी अपने भाषण में कहा था तथा बहुत से माननीय सदस्यों ने भी कहा था कि 6 हजार हौर्स पावर के इंजन का जो मामला है, यह देश की जनता के मन में, दिल में, दिमाग में एक शंका पैदा कर रहा। आपने कोशिश की थी स्पष्टीकरण देने की, लेकिन मैं और देश के अन्य लोग आपके उत्तर से संतुष्ट नहीं हैं। माननीय उपसभाध्यक्ष जी, संयोग से मेरे पास कुछ पत्रों की फोटो कापी हैं, अखबारों की कुछ कटिंग हैं, मैं इनको नहीं पढ़ना चाहता। माननीय उपसभाध्यक्ष जी, इत्तफाक से आपका ही पत्र है। आपने इस देश के प्रधान मंत्री, वित्त मंत्री और रेल मंत्री को, सबको पत्र लिखा था कि भेलहितेच्छी का निविदा कैंसिल करके ए०बी०बी० को जो निविदा दी गई है, उसका कोई संतोषजनक उत्तर सरकार के पास नहीं है, रेल मंत्री के पास नहीं है। रेल मंत्री जी और इनके डिपार्टमेंट के ऊपर इस देश के लोगों की उंगली उठ रही है कि यह ईमानदारी का काम नहीं किया गया है। मान्यवर, 23 दिसम्बर, 91 को यह पत्र लिखा गया था। रेल मंत्री जी ने तो कोई ध्यान नहीं दिया और लगा कि प्रधान मंत्री जी ने आपके पत्र का नोटिस नहीं लिया और वित्त मंत्री का तो इस ओर ध्यान नहीं गया। लेकिन जब आपने दोबारा पत्र लिखा, सम्भवतः 7 फरवरी, 92 को, तो 9 फरवरी, 92 को रेल मंत्री जी ने आपके पत्र का जवाब भेजने की कोशिश की है। मैंने इस उत्तर को पूरा पढ़ा है, चार-पांच पेज में यह उत्तर है। लेकिन मान्यवर, आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि आपका उत्तर और आपका स्पष्टीकरण

[श्री ईश दत्त यादव]

संतोषजनक नहीं लगता है। इसीलिए मैं अपनी बात समाप्त करते हुए माननीय उपसभाध्यक्ष जी, आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से मांग करना चाहता हूं कि जब आप जवाब दें तब इस बात को जरूर स्पष्ट करदें। इतना बड़ा सौदा जिसके बारे में मेरे पास अखबारों की तमाम कटिंग्ज हैं, मैं किसी का उल्लेख करना नहीं चाहता, किसी को पढ़ना नहीं चाहता और पूरे देश में यह खबर छपी है हर महीने किसी न किसी पेपर में निकलता है, हर जगह चर्चा चलती है कि इतने बड़े सौदे को आपने ए.बी.बी. को क्यों दिया? जो आपके ऊपर आरोप लगते हैं भ्रष्टाचार के, वह गलत हैं या सही हैं? इन्हीं शब्दों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करता हूं। आपने मुझे समय दिया, इसके लिए धन्यवाद।

श्री मूलचन्द मीना : (राजस्थान) : पहले तो सर मैं निवेदन करना चाहूंगा कि मैं अपनी सीट से नहीं बल्कि आगे आकर बोल रहा हूं, मुझे इसकी इजाजत दें। अध्यक्ष महोदय, जो विनियोग विधेयक मंत्री जी सदन के अंदर लाए हैं, मैं इसका समर्थन करता हुं। साथ ही मैं अपने कुछ सुझाव भी देना चाहता हूं। महोदय, रेल हिंदुस्तान के यातायात का एक महत्वपूर्ण साधन है। हिंदुस्तान की जनता को सरल और कम पैसे में साधन मिलता है एक जगह से दूसरी जगह जाने के लिए, वह रेल ही है, और कोई दूसरा साधन नहीं है।

महोदय, नरसिंह राव जी की सरकार के आने के बाद और जाफर शरीफ साहब जब रेलवे मिनिस्टर बने तो लोगों के मन में यह आशा जगी थी कि हवाई जहाज में घूमने वाला, हवा में उड़ने वाला व्यक्ति नहीं बल्कि जमीन से जुड़ा हुआ एक व्यक्ति रेल मंत्री बना है और वह निश्चय ही गरीब लोगों को आर्थिक राहत दिलाने का कार्य करेंगे। उन्होंने एक अनोखा कार्य किया भी है कि इस देश के अंदर जो मीटर गेज लाइन थी, उनको ब्रॉड गेज में चेंज करने की नीति बनाई। इसके लिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देना चाहूंगा। साथ ही मैं यह भी कहना चाहूंगा कि आपकी कई रेल लाइनें ऐसी हैं जो घाटे में चल रही हैं। उनसे घाटा होता है। तो मेरा यह सुझाव है, और मैं कहना चाहूंगा कि इन लाइनों को अगर आप ब्रॉड गेज में चेंज कर दें और उसको थोड़ा आगे बढ़ायें तो निश्चित रूप से रेल विभाग लाभ की स्थिति में आ सकते हैं। जैसे धौलपुर से सरमथुरा के लिए 100 किलोमीटर लाइन है। इसको यदि 100 किलोमीटर और आगे बढ़ा देते हैं, तो करौली से दौसा को जोड़ देते हैं तो आपको निश्चय ही फायदा होगा। करौली में पत्थर मिलता है। चाहे हम राष्ट्रपति भवन की बात करें या पार्लियामेंट हाउस की बात करें, तो इन भवनों में पत्थर लगा है, वह धौलपुर, करौली और सरमथुरा का है। आज यह पत्थर एक्सपोर्ट भी होने लगा है। जितना ज्यादा पत्थर वहां से निकलगा, जितने व्यापारी वहां पर जायेंगे, उतना ही रेलवे को फायदा होग। तो आपसे निवेदन है कि इस रेलवे लाइन को धौलपुर से गंगापुर सिटी होते हुए दोसा से जोड़ें। महोदय, हमारे साथी माननीय अब्दरार अहमद साहब ने कहा था कि भारत के रेलवे स्टेशनों के अदर गंगापुर सिटी रेलवे स्टेशन एक महत्वपूर्ण स्टेशन था। अग्रेजों ने जब दिल्ली से बंबई के लिए रेल चलाई तो उस समय इस रेलवे स्टेशन को तकनीकी दृष्टि से और भौगोलिक दृष्टि से महत्वपूर्ण स्टेशन के रूप में विकसित किया गया यथा। वहां पर लोको शैड है जहां इंजनों का रखरखाव होता है। वर्कशाप वहां लगाया गया और वहां पर माल ढोने और उतारने के जो साधन थे, वे भी लगाए गए लेकिन आज स्थिति कुछ दूसरी होने जा रही है। वहां के कर्मचारी यूनियन के लोगों ने वहां की जनता के लोगों ने आंदोलन किए और बंबई बोर्ड के लोग वहां पर आए, जो आला अफसर हैं, वे वहां पर आए, उनसे समझौता भी हुआ लेकिन कोटा मंडल के अंदर आपके कुछ अधिकारी ऐसे हैं जो इस समझौते को भी इम्प्लीमेंट नहीं करना चाहते और स्थिति यहां तक है कि, आप तो सर्वेसर्वा हो इस रेलवे विभाग के इसलिए आप से कहना चाहता हूं कि गंगापुर सिटी की जनता के साथ अन्याय न हो नहीं तो यह माना जाएग

[श्री सूरजमल मीना]

महोदय, कि दिए के नीचे अंधेरा ।

[उपसभाध्यक्ष (श्री एम०ए० बेबी) : पीठासीन हुए] महोदय कोटा मंडल के लिए इंजनों के रख-रखाव के लिए एक कारखाना स्वीकृत किया था और उसे दिल्ली में लगा दिया यह कौन सी तुक है ? यह तुक केवल अधिकारियों और कर्मचारियों की है । उनको आने जाने में टी.ए., डी.ए. मिल जाए, उन के फायदे के लिए दिल्ली में कारखाना लगाया गया है । क्यों नहीं इसको गंगापुर सिटी में ले जाया जा सकता है जब कि वहां पर जगह भी है, साधन भी हैं । सारी ट्रेनें जो बंबई जाती थीं उनके इंजनों की जांच और सफाई वहा होती थी, पानी डाला जाता था, इंजन चेंज करने का काम, स्टाफ चेंज करने का काम भी गंगापुर सिटी में होता था । आज उसको एक फ्लाइंग स्टेशन बनाने की योजना बनाई है आज वहा के कर्मचारी जो रनिंग स्टाफ है उसको तो बयाना भेज दिया गया है । कारखाने, कैरिज और लोको शेड को दूसरी जगह स्थानांतरित कर रहे हैं । सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से कहना चाहूंगा कि क्या इन लोगों की कुदृष्टि है उस स्टेशन के ऊपर कि उसको जबरदस्ती इस प्रकार से उजाड़ा जा रहा है । उस स्टेशन को उजाड़ने और राजनीतिक उद्देश्य से पिछली सरकार मे ऐसे डिसोजन हुए थे, यह मैं आपको बताना चाहता हूं । वहां की जनता गरीब है, पिछड़े हुए लोग हैं, आदिवासी हैं, आदिवासी एरिया से यदि इस प्रकर से कारखाने, रेलवे के कारखाने हट जाएंगा तो वहां के आदिवासियों का विकास कैसे होगा ?

एक बात और मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि जो रेलें चलाई जाती हैं, चाहे वह सुपर फास्ट रेल हो, चाहे छोटी रेलें हों, इनका जो दृष्टिकोण है रेलों को स्टेशन पर रोकने का आप इसी से पता लगा सकते हैं कि आपने एक सुपर फास्ट रेल जिनामुद्दीन से इंदौर को चलाई थी मगर उसके रुकने का स्टेशन रामगंज मंडी हो सकता है, कोटा हो सकता है, गंगापुर सिटी नहीं । क्यों, क्या कारण है ? जब कि गंगापुर सिटी में राजस्थान की नंबर एक की कृषि मंडी है, नंबर एक की हिन्दुस्तान में पत्थर की मंडी होगी तो गंगापुर सिटी में होगी । कैला-देवी का एक बड़ा मेला जो हिन्दुस्तान में कहीं नहीं लगता है, करोड़ों लोग हर साल आते हैं, यात्री मेला कैलादेवी में लगता है जो गंगापुर से जुड़ा हुआ है । लेकिन समझ में नहीं आता आपके अधिकारियों और कर्मचारियों का क्या प्लान है । मंत्री जी आपको यह देखना पड़गा । आज से करीब एक महीने पहले हमने आधे दर्जन एम.पीज. ने आपको ज्ञापन भी दिया था कि इस प्रकार का दुर्व्यवहार वहां की जनता के अहित के लिए किया जा रहा है जब कि जितनी भी गाड़ियां वहां से जाती थीं वहां पर रुकती थी । लेकिन आज स्थिति यह है कि वहां पर एक सुपर फास्ट ट्रेन का रुकना भी सुलभ हो रहा है । वहां का व्यापार ठप्प हो रहा है, वहां के धंधे कम हो रहे हैं । इसलिए मंत्री जी मैं निवेदन करूंगा कि इन ट्रेनों को वहां पर रोकें और उस स्टेशन को जैसे पहले था, जहां इंजन रख-रखाव का कारखाना था जिसको दिल्ली में डाला गया है, उसको गंगापुर सिटी ले जाया जाए ।

इसके साथ ही आज वहां पर एक खाद का कारखाना लगने की बात थी सवाई माधोपुर में लेकिन टाइगर प्रोजक्ट की वजह से वह खाद का कारखाना भी कोटा चला गया । इसलिए उस जिले की स्थिति बहुत खराब है । वह आदिवासी जिला है उस जिले में कोई भी कारखाना नहीं लग सकता । इसलिए आपसे निवेदन है कि जो डिब्बों का कारखाना आप कोटा मंडल के लिए दें उसे गंगापुर सिटी में लगाया जाए ।

इसके साथ ही मैं रेलवे के बारे में और कहना चाहूंगा कि आपके रेलवे विभाग के अंदर शैडूल्ड कास्ट और शैडूल्ड ट्राइब्ज़ के कर्मचारी भी रहते हैं, उनको मकान जो कर्मचारियों को मिलने चाहिए उनको मकान भी आपके अधिकारी एलाट नहीं करते हैं । आपको यह बता देना चाहता हूं कि 1990 से अब तक दो साल के अंदर दिल्ली, बंबई, कलकत्ता

और मद्रास जैसे बड़े शहरों के अंदर रेलवे में हजारों मकान एलाट किए होंगे, हजारों मकान कर्मचारियों को दिए होंगें मगर एक भी मकान शैड्यूल्ड कास्ट और शैड्यूल्ड ट्राइब्ज के लोगों को आपके विभाग के लोगों ने नहीं दिए जब कि उनके लिए रिजर्वेशन है, रोस्टर प्रणाली का प्रयोग करना चाहिए। नहीं करते हैं वे लोग। मंत्री जी आप जमीन से जुड़े हुए हैं इसलिए लोगों को आपसे आशा है। शैडयूल्ड कास्ट्स और शैडयूल्ड ट्राइब्स को आपसे विशेष आशाएं हैं। उनके जो अधिकार हैं उनको दिलाने की आप कोशिश करेंगे।

इसके साथ ही मैं यह कहना चाहता हूं कि जो प्लेट फार्म हैं उनकी स्थिति बहुत खराब है। वहां बहुत गंदगी रहती है जबकि आपने सफाई की व्यवस्था के लिए आदमी रखे हुए हैं। या तो वे लापरवाह हैं जो काम नहीं करना चाहते, ये क्या बात है फिर भी आप रेलवे स्टेशन के प्लेट फार्म की सफाई के लिए विशेष ध्यान दिलवायें।

कल आधे घंटे की चर्चा में केंटीन में सुधार लाने की बात आई थी। चाय ले लीजिए, काफी ले लीजिए वह ठीक नहीं मिलती। खाना तो बिल्कुल भी ठीक नहीं होता। इसलिए इन चीजों की तरफ आपको ध्यान देना चाहिए।

रेल कर्मचारियों के लिए दो हजार मकान गंगापुर सिटी में बने हुए हैं। यदि दूसरी जगह उन कर्मचारियों को भेजेंगे तो आपको दो हजार मकान और बनाने पड़ेंगे और इससे आपके रेलवे को घाटा होगा। मैं चाहता हूं रेलवे का लाभ हो नुकसान न हो। आप यह विनियोग विधेयक लाये इसके लिए धन्यवाद लेकिन जो इसमें सुधार लाने की जरूरत है उसमें तत्परता लायें और जो अधिकारी रेलवे की जो भूमिका है, अच्छी भूमिका है उसका सदुपयोग नहीं करते उनके खिलाफ एक्शन लें इतना ही कहकर मैं इस विधेयक का समर्थन करता हूं। जयहिन्द।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. A. BABY): Shri Gaya Singh.

SHRI N. GIRI PRASAD (Andhra Pradesh): This is his maiden speech.

श्री गया सिंह (बिहार) : माननीय उपसभाध्यक्ष जी, अभी जो विनियोग विधेयक हमारे सामने है उसे लोक सभा ने पास कर दिया है। यहां पर अभी जो माननीय सदस्यों ने चर्चा की और मैं भी समझता हूं कि आज देश की सबसे बड़ी आय का साधन रेलवे है इसलिए उसके संबंध में कुछ सुझाव मंत्री जी को दूं। हम 9 अगस्त से देश में क्विट इंडिया समारोह कर रहे हैं आजादी के इतने दिनों के बाद। इस बीच आम लोगों के लिए सुविधायें बढ़ी हैं, रेलवे लाइन का विस्तार हुआ है, नई-नई रेल गाड़ियां भी चलाई गई हैं। लेकिन इसके बावजूद भी हम यह कह सकते हैं कि आजादी के पहले अंग्रेजों ने भी इस मुल्क में रेल लाइनों का विस्तार किया था अपने हित में। आम जनता के हित में कम अपने हित में ज्यादा। आज रेल मंत्रालय की ओर से जो विस्तार किया गया है फर्स्ट फाइव ईयर प्लान के बाद अगर हम देखें तो फर्स्ट, सेकिन्ड और थर्ड फाइव ईयर प्लान तक इस मुल्क में जिस तेजी से रेलवे का विस्तार हुआ है, नई-नई गाड़ियां चलाई गई हैं उतनी फोर्थ फाइव ईयर प्लान के बाद से लेकर यह ठीक है रेल गाड़ियों में वृद्धि हुई है, पैसेन्जर गाड़ियां बढ़ी हैं, माल गाड़ियां बढ़ी हैं पर दूसरी ओर जो सुविधायें मिल रही थीं चाहे काम करने वाले कर्मचारियों को हों या आम जनता को हों वे सुविधायें कम हो गई हैं। इस बारे में बहुत सी चर्चा हुई है।

अभी हमारे कर्नाटक के दक्षिण भारत के कुछ माननीय सदस्य ने चर्चा की वहां विस्तार होना चाहिए मैं भी इसका समर्थन करता हूं लेकिन बिहार के अंदर का भी मैं आपको उदाहरण देना चाहता हूं। मंत्री जी का ध्यान उस तरफ भी थोड़ा जाना चाहिए। बिहार में आबादी काफी बड़ी है। देश का एक बड़ा हिस्सा है। औद्योगिक क्षेत्र है। रा-मेटीरियल, कोयला

ओर दूसरी चीजें वहां से पूरे देश को जाती हैं। लेकिन रेलवे का विकास और रेलवे का विस्तार जिस तरह से होना चाहिए था वह नहीं हुआ है। उदाहरण के लिए दिल्ली से कलकत्ता के लिए गाड़ियां हैं और होनी चाहिए। दिल्ली से भुवनेश्वर के लिए गाड़ियां हैं। दिल्ली से गोहाटी के लिए गाड़ियां हैं जो बिहार होकर जाती हैं। लेकिन मैं कहना चाहता हूं कि पटना से दिल्ली आने में जितना समय लगता है, कलकत्ता से हम जितने समय में रेल से दिल्ली आते हैं उससे ज्यादा समय लगता है। शायद माननीय मंत्री जी को मालूम नहीं है कि अभी जो एक ट्रेन यहां से मगध एक्सप्रैस पटना के लिए जाती है, लोग समझते हैं कि पटना के लिए तो चला दी है, लेकिन वह विक्रमशिला से जुड़ी हुई है। विक्रमशिला 12 घंटे लेट आती है तो पटना से 12 घंटे हमको दिल्ली लेट आना पड़ता है। हमारे लिए दूसरी ट्रेन है श्रमजीवी एक्सप्रैस जिसकी चर्चा की जाती है। वह लखनऊ होकर आती है और सिंगल लाइन है। वह भी एक रोज बाद आती है। बिहार जो इतना बड़ा औद्योगिक क्षेत्र है वहां पर छोटा नागपुर के इलाके से पटना आने के लिए, बोकारो इतना बड़ा क्षेत्र है, टाटानगर इतना बड़ा क्षेत्र है, रांची इतना बड़ा क्षेत्र है, लेकिन माननीय मंत्री जी को मालूम नहीं है कि कई ऐसे जिले छोटा नागपुर में हैं जो रेल से जुड़े हुए नहीं हैं। बिहार के उत्तरी क्षेत्र की भी वही स्थिति है। दक्षिणी क्षेत्र की भी वही स्थिति है। बिहार में पटना जो राजधानी है, बहुत से जिले ऐसे हैं जहां पर लोगों को राजधानी आने के लिए काफी मुसीबत होती है। गया से पटना की दूरी बहुत कम है। फर्स्ट फाइव ईयर प्लान से एसुरेन्स दिया जाता रहा है कि पटना और गया के बीच लाइन का दोहरीकरण किया जाएगा, लेकिन अभी तक नहीं किया गया है। हम चाहते हैं कि बिहार का विकास देश के विकास के साथ जुड़ा हुआ है क्योंकि बिहार से कोयला पूरे देश में पावर प्लान्ट्स के लिए भेजा जाता है। इसलिए रेलवे के विस्तार के साथ-साथ देश का विकास और औद्योगिक विकास का संबंध इसके साथ जुड़ा हुआ है।

हम यह भी कहना चाहेंगे कि आज बिहार के अन्दर खास तौर से बहुत सारे ऐसे क्षेत्रों में स्थानीय समस्याएं उठ रही हैं जिनको रेलवे के विकास से हम दूर कर सकते हैं। इसलिए माननीय मंत्री जी से हम चाहते हैं कि इस ओर ध्यान दें और इसका सर्वांगीण विकास होना चाहिए। रेलवे के बारे में दक्षिण, उत्तर, पूर्व और पश्चिम का सवाल नहीं है। इस मुल्क में जो पिछड़े हुए इलाके हैं उनको विकास से जोड़ा जाना चाहिए। अगर एक दूसरी जगहों को हमें आवागमन के साधन मिलेंगे तो देश का विकास होगा।

हम आपके माध्यम से यह सवाल भी माननीय मंत्री जी के ध्यान में लाना चाहते हैं कि आज रेलवे में जो सुविधायें अंग्रेजों के जमाने से थीं और कर्मचारियों को दी जा रही थीं उनमें भी कटौती हो रही है। दूसरी ओर पिछले 10 सालों के अन्दर माननीय मंत्री जी इस बात पर विचार करें कि रेलवे में रेलवे का विस्तार तो हुआ है, लेकिन उसके अनुपात में कर्मचारियों की संख्या में हाल के दिनों में बढ़ोत्तरी में कमी आई है। उसकी जगह पर आप निजीकरण की तरफ जा रहे हैं। रेलवे के अन्दर कंस्ट्रक्शन का परमानेन्ट स्टाफ है जिसमें पिछले 20 सालों से मजदूर काम कर रहे हैं। उनको न्यूनतम मजदूरी भी नहीं दी जाती है। उनको दूसरी सुविधायें नहीं मिलती हैं। बीस साल के बाद भी उनके स्थायीकरण की कोई योजना रेलवे विभाग की और रेलवे बोर्ड की नहीं है। मैं समझता हूं कि पिछले 20 साल से, 25 साल से, काम करने वाले जो ये कर्मचारी हैं इनकी संख्या हजारों में है। ये रेलवे के विभिन्न रीजन्स में कंसट्रक्शन में काम करते हैं। आपको इनके स्थायीकरण पर विचार करना चाहिए और उनको जो दूसरी सुविधायें मिलनी चाहिएं वे उनको दी जानी चाहिएं। रेलवे में जो सुविधायें आप दूसरे कर्मचारिओं को देते हैं वे उनको भी मिलनी चाहिए।

रेलवे के अन्दर रिजर्वेशन की बात माननीय सदस्यों ने की है। आज देखने में यही आता है कि प्लेटफार्म के अन्दर और दूसरी जगहों पर जो सुविधायें आम जनता को मिलनी चाहिए, वेलफेयर की सुविधायें, उनमें डिटोरिएशन आया है। उसकी तरफ भी ध्यान देने की जरूरत है। अंतिम बात में यह कहना चाहता हूं कि हाल के दिनों में रेलों में तेजी के साथ क्राइम्स बढ़े हैं। जिस ढंग से क्राइम बढ़ते जा रहे हैं, डकैतियां हो रही है रेलों में, एक दो बार मौका मिला है देखने का कि डकैत किस तरह से डकैती करते हैं। मैंने देखा कि रेलवे पुलिस वहां है लेकिन जब डकैत उस डिब्बे में घुस रहे थे तो रेलवे पुलिस के आदमी दूसरे डिब्बे में चले गये और वहा उन्होंने एक एक पैसेंजर को लूट लिया। जब तक यह होता रहा तब तक कोई रेलवे पुलिस का आदमी वहां नहीं आया लेकिन जब वे डकैत चेन पुल कर आराम से गांव में चले गये तो उसके बाद पुलिस उस डिब्बे में आकर लोगों के हालचाल पूछना शुरू करती है। हम समझते हैं कि इससे जो रेलवे के पदाधिकारी हैं और जो रेलवे पुलिस है, इस तरह के क्राइम जो रेलों में हो रहे हैं, इसके लिये वे जिम्मेदार हैं। हमें आशा है कि रेलवे मंत्री जी, आज जो क्राइम रेलों में बढ़ रहे हैं, उसकी ओर भी ध्यान देंगे।

अंतिम बात जो मैं कहना चाहता हूं वह यह है कि आज जो आम लोगों के सम्मान के साथ सरकारी संपत्ति माल गाड़ियों में भेजी जाती हैं उसमें भी, कई एरियाज हैं ऐसे जहां पहले से ही लोग लाइन को उखाड़ लेते हैं और गाड़ी को डीरेल कर देते हैं और सामान की चोरी करवाते हैं, लूट करवाते हैं। इसमें रेलवे के अन्दर जो रक्षा कर्मी हैं उनकी मिलभगत के साथ कई एरियाज में सांठगांठ है और इसके कारण सरकारी सामान की लूट होती है। वे सरकारी संपत्ति को लुटवाने की बाकायदा योजना बनाते हैं।

महोदय, आपने जो मुझे समय दिया और माननीय मंत्री जी ने जो उसका सुना, उन्होंने मेरी बातों पर ध्यान भी दिया होगा, बात करने के बावजूद भी; तो वे इस पर विचार करेंगे। इन शब्दों के साथ मैं आपको पुनः धन्यवाद देता हूं और अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री छोटूभाई पटेल : (गुजरात) : सर, 1991-92 में जो हमारे रेलवे मंत्रालय का परफार्मेंस था वह बहुत अच्छा और बढ़िया था। मैं चाहूंगा कि 1992-93 में भी हमारे रेल मंत्रालय का यही परफार्मेंस रहे, बल्कि इससे एक प्रतिशत ज्यादा बढ़े। महोदय, मैं आपके माध्यम से सरकार से कहना चाहूंगा कि मंजरी हाउस देगा ही, इसमें कोई सवाल उठता नहीं है मगर हर एक डिपार्टमेंट और हर एक मंत्रालय को जो एडमिनिस्ट्रेटिव और फाइनेंशियल डिसिप्लिन मेंटेन करना है, उसे वह मेंटेन करना चाहिये। कोई भी मंत्रालय जो रूल्स एंड रेगुलेशंस बनाते हैं, उसका वाइलेशन करना उसके लिये कोई अच्छी बात नहीं है। रेल मंत्रालय गेज कन्वर्जन के बारे में, इलेक्ट्रिफिकेशन के बारे में, टेक्नीकल अप-ग्रेडेशन के बारे में और लैंड युटिलाइजेशन के बारे में काफी बढ़िया कदम उठा रहा है, यह बड़ी अच्छी बात है। लेकिन इसका लाभ लोगों को किस तरह से पहुंचे, अच्छे परिणाम जल्दी, शीघ्र किस तरह से लोगों तक पहुंचे, इसका भी ध्यान रखा जाना चाहिये।

महोदय, मैं फिगर्स के बारे में कुछ और बातें नहीं कहूंगा मगर दो-तीन चन्द बातें जरूर कहना चाहूंगा। हर वक्त हम कहते रहते हैं कि ट्रेन में खानपान और पानी के बारे में लेकिन कोचेज के रीस्ट्रचरिंग करने की जो बात है, उसके बारे में कुछ करने की जरूरत है। हमारे आफिसर्स किस तरह से काम करते हैं, मानखुर्द-वासी रेलवे जिसका

का अभी तीन महीने पहले हमारे आदरणीय राष्ट्रपति जी ने उद्घाटन किया था, उसमें अभी बारिस की वजह से जो खराबी आयी है, मेरा अनुरोध है कि इसके बारे में हमें गंभीरता से सोचना चाहिये। महोदय, 1983 से अब तक सूरत में पानी का जो अंदर-ग्राउंड टैंक था उसकी 6 अगस्त, 1992 के दिन उसकी सफाई की गई है। इससे वहां इतनी हानि लोगों को हुई है। मुझे लगता है कि इसके बारे में जो कोई जिम्मेदार है, उसके बारे में कदम उठाना चाहिये। मैंने दो उदाहरण आपके सामने रखे हैं क्योंकि यह लोगों की सुविधा से संबंधित है। कुछ मैंने डवलपमेंट के बारे में हमारी इनफार्मल मीटिंग्ज में भी कहा है। 1973 से हमने सुपर-फास्ट ट्रेनें चलाई हैं। मगर इसके मुकाबले में हमें जितनी लोकल ट्रेन चलानी चाहिये, वह हम नहीं चला रहे हैं। मैंने बजट पर बोलते हुये कहा था कि हमारा भड़ौच और वापी सारे एशिया में बिगेस्ट इंडस्ट्रियल बेल्ट है, वहां वर्कर्ज की सुविधा के लिये लोकल ट्रेंस चलाने की मांग काफी समय से चली आ रही हैं। उस समय इस संबंध मंत्री श्री जाफर शरीफ जी ने बायदा भी किया था। मैं यह चाहूंगा कि हमें वर्कर्ज के लिये ज्यादा सोचने की आवश्यकता है। कल ही मैंने कहा था कि जितनी मेल, एक्सप्रेस और सुपर फास्ट ट्रेन हैं, उनमें पेंटरी कार लगानी चाहिये। अ चाहिये। गोआ से दिल्ली ट्रेन में 44 घंटे लगते हैं लेकिन उसमें पेंटरी कार नहीं लगाई गई है। जहां जहा भी ऐसी आवश्यकता होती है, वहां हमें यह सुविधा देनी चाहिये। गुजरात के बारे में सिर्फ ढाई करोड़ रुपये एलोकेशन किया गया था। बहुत कम हुआ है। मैं चाहूंगा कि यह धन राशि बढ़ाई जाय। वेस्टर्न रेलवे में जो साऊथ गुजरात का हिस्सा पड़ता है, कुछ डबलपमेंट का काम नहीं हो रहा है जो कि होना चाहिये। मैंने पहले भी कहा था कि अमालसाड और बिलिमोरा के बीच में ब्रिज नम्बर 372 जो 1968 में तोडा गया था क्योंकि यह छोटा ब्रिज था, उसको बड़ा बनाया गया है मगर जो पहले ब्रिज के साथ चलने के लिये एक एडजासेंट रास्ता था नया ब्रिज बनाने के बाद यह सुविधा नहीं दी गई है जिससे लोगों को कई सालों से कठिनाई हो रही है। इसके बारे में सोचने के लिये सरकार से गुजारिश करूंगा। पहले भी वापी, नवसारी, मरोली के फुट ब्रिज के बारे में मैंने जिक्र किया था। नवसारी और पोरबंदर जो हमारे इंटरनेशनल हिस्टोरिकल्स प्लेस हैं, वहां की अमेनीटीज के बारे में मैंने पहले भी कहा था। वहां पर लाखों लोग हिस्टोरिकल्स प्लेस को देखने के लिये आते हैं, इसलिये कम से कम इन स्टेशंस को आदर्श बनाया जाना चाहिये। मैं यह नहीं कहता कि 100 परसेंट किया जाय परन्तु जितना हो सकता है उतना, हमें जरूर सोचना चाहिये। देश विदेश से हजार पर्यटक यहां आते हैं। पोरबंदर, नवसारी, डांडी हिस्टोरिकल प्लेस हैं, इसलिये मैं चाहूंगा। हम भारत छोड़ो आन्दोलन फ्रीडम फाइटर्ज के बारे में 50वीं वर्षगांठ मनाने जा रहे हैं। यहां 22 अगस्त, 1942 को वसार के पास मटवाड़ा विलेज में तीन लोग शहीद हुये थे। मुझे लगता है कि नवसारी स्टेशन और पोरबंदर स्टेशन को हम डवलप करने की कोशिश करें। सर, मैं यह कहना चाहूंगा कि डिमांड और सप्लाई के बीच में बड़ा अन्तर र। हम आठवीं प्लान में सोच रहे हैं, मैं सच कहता हूं आप घंटी बजाने वाले हैं, मैं ज्यादा नहीं बोलूंगा क्योंकि वक्त ज्यादा नहीं र। फिर भी कुछ फील्डर ज्यादा नहीं है, कैच पकड़ी वाले नहीं हैं, इसलिये चौका छक्का लगाने की सुविधा है। इसलिये मैं आपसे रिक्वेस्ट करूंगा कि एक दो मिनट ज्यादा मिल जायें। मैं यह कह रहा था कि डिमांड और सप्लाई में बड़ा अन्तर है। हमारी आठवीं पंचवर्षीय योजना में हमने पांच प्रतिशत प्रगति का लक्ष्य निर्धारित किया है और इसमें हमें 21247 कोचेज चाहियें। 21,497 हमें कोचेज चाहिये, 2,247 हमें ई० एम० यू० रैक्स चाहिये। मगर हम जानते हैं, आप जानते हैं और सारा देश जानता है, हमारे आदरणीय मंत्री जी भी जानते

हैं कि हमारे इन्फ्रास्ट्रक्चर की क्या सिचुएशन है। ई.एम.यू. सैक्स की बात मैंने बार बार कही है। मैंने कोचेज की बात भी बार बार कही है कि कोचेज बनाने के लिये जहां पोटेंशियलिटी हैं वहां हमें कोचेज ज्यादा बनाने चाहिये। वेस्टर्न रेलवे में ई.एम.यू. सैक्स है जो विरार तक है और विरार टु बलसार बलसार टू बड़ौडा और बड़ौदा टू अहमदाबाद – तथा ईस्टर्न रेलवे में भी हैं तो यहां ज्यादा चलते फिरते रहते हैं। जी.टी. रोड़ और हाइवे नं. 8, इन का हिन्दुस्तान में सबसे ज्यादा इस्तेमाल होता हैं। तो इनका दबाव कम करने के लिये मुझे लगता हैं कि ई.एम.यू. सैक्स की सुविधा वैस्टर्न रेलवे में जितनी जल्दी हो सके मुहैया करायी जाय, चाहे हम वर्ल्ड बैंक से धनराशि लें चाहें हिन्दुस्तान से ही धनराशि जुटाये, मगर मुझ गलता है कि यह आवश्यकता है।

मैंने एक बात और यह कही है कि हर साल हमारे 858 हजार कर्मचारी रिहा होते हैं (समय की घंटी) और 19 हमारे जो भर्ती बोर्डस हैं उनके जरिये इतने ही कमट्टचारी हम सूते रहते हैं मगर रेलव मिनिस्ट्री ने 50 परसेंट कटौती करने का आदेश दिया है। मैंने कह ही रहा था कि हर एक डिपाटट्रमेंट कटौती करने की कोशिश कर रहा हैं। हम कहते हैं कि 8वें ढाइव इयर प्लान में और इसके बाद 10 साल में 2,000 तक 10 हजार करोड़ को इम्प्लायमेंट देंग इसलिये मुझ लगता है कि जहां जहां इम्प्लायमेंट जनरेशन की सुविधा है वहां हमें इस सुविधा का इस्तेमाल करना चाहिये और यह हिन्दुस्तान है, हिन्दुस्तान में जो सिस्टम अपनाना चाहिये अगर वह सिस्टम हम नहीं अपनायेंग तो मझ वगता है कि इम्प्लाय) लगता है कि समस्या एसी बहु जायेगी कि मुझ लगता है कि वह हिन्दुस्तान में जो कोई शासन करने वाला होगा उसको खा जायेगी। इसलिये मेरा आपके जरिये मठत्रालय से गुजारिश र कि इतना परिश्रम उठाते हैं तो इम्प्लायमेंट जनरेशन के बारे में कुछ कदम उठाने के लिये कुछ गंभीरता से सोचेंग। मैं एसी भावना इस सदन में व्यक्ति करता चठ।

मैं एक मिनट में अपना काम पूरा करूगा। अभी अभी मैंने जसुना है कि हम ए. सी. चेयर कार को निकाल रहे हैं। हमारे पास सेकेंड ए. सी कोचेज तो ज्यादा नहीं है। जाने पर कई लोगों को रिजरवशन नहीं मिलता हैं। अह्मी जैसे मान लीजिये हमारे ए.सी. एक्सप्रस 2953 और 2954 में, ए.सी. एक्सप्रस में काद्धी चेयर कार में जगह रहती है, खाली ट्रन रहती है। हमारे सूरत के लिये 20 का कोटा है, दिल्ली टू सूरत। ट्रन खाली जाती है। यह हमारा खुद का एक्सपीरियस है। तो हम क्यों नहीं 75 तक इसका कोटा बहाये। जो डिमांड है सूरत जी। नौकरीके बारे में मैंने एक बात कही थी। जो अहिसा एक्सप्रस पुण से अहमदाबाद चलती है और जो अवंतिका एक्सप्रस है दोनों को–नौसारी, अहमदाबाद एक्सप्रस रूकती है मगर सप्ताह तक की जाय और अवंतिका एक्सप्रस को नौसारी में रुकबाने के लिये मैंने बार बार आपसे कहा र। आपने काफी सहायता की है। एसी बात नहीं है कि हमें सहकार नहीं मिला है। मैं आभार व्यक्त करना हूं। मैं शुक्रगुजार हूं कि काफी कोआपरेशन हमें रेलव मंत्रालय की ओर से मिला है। द्धिर भी मैं यह कहना चाहूंगा कि हम बड़ लोगों को खुचाक देते जा रहे हैं, अहमदाबाद को, सूरत को, बड़ौदा को, बम्बई को। मगर जो और स्टशंस डवलप हो रहे हैं उनको हम ज्यादा सुविधा नहीं दे रहे हैं। मान झीजिये नयी ट्रन चलाते हैं तो हमें नयी पालिसी बनानी चाहिये कि हम एक ट्रन को बड़ौच स्टापेज दें, नौसारी स्टापेज दें, वापी स्टापेज दें। बड़ बड़ शहरों को छोड़कर नये स्टशंस को हम स्टापेज दे दें तो इसमें मुझ लगता है कि हम लोगों को सुविधा टु पायेंग और हमारी पालिसीज में जनता की विश्वास आयेगा।

मैं दुबारा रेलवे मंत्रालय का आभार मानूंगा । मैं इस बिल का स्वागत करता हूं और मैंने जो कुछ बातें कही हैं उनके बारे में गंभीरता से कुछ प्रतिक्रिया करने के लिये मैं विनती करता हूं । धन्यवाद ।

SHRI MENTAY PADMANABHAM (Andhra Pradesh): Thank you, Sir, Sir, probably I am the last speaker.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. A. BABY): Last but one.

SHRI MENTAY PADMANABHAM As far as this Appropriation Bill is concerned, instead of speaking of issues concerning the development and financial viability etc, of the Railways, I would like to speak on some issues, some points, which require immediate attention of the Railway Minister.

Many of our colleagues have spoken. They have pointed out the need for improving the facilities given to the railway passengers, particularly in the field of catering and providing greater facilities and cleanliness at the stations etc. etc.

Sir, one very important issue I would like to raise here is the rate of accidents. Recently the rate of accidents has been increasing. I do not know what the reasons are. In reply to an unstarred question of mine, the Railway Minister gave a reply that between january and March this year 80 accidents took place on the South-Central Railway. After March also there were a number of accidents. As recently as last week there were three accidents in two days. This is really a very unfortunate affair, three accidents in two days. The Godawari Express met with an accident. The Konark Express which runs between Secunderabad and Vishakhapatnam, met with an accident. Then, one goods train got derailed near warangal. What are the reasons for these accidents? Has the Railway Ministry gone into them in detail? What proposals or what preventive measure is the Railway Ministry taking to prevent the recurrence of accidents.

Sir, the Railway Safety Commission is there. This is a statutory commission. Some of these accidents are referred to the Railway Safety Commission. But what are the recommendations of the Railway Safety Commission? Have they identified the reasons for these accidents? Have they studied accident by accident and found out the reasons? Have they suggested any preventive measures? These are the things which require the attention of the Railway Ministry because people are losing their faith in the Railways. The common man is afraid of travelling by the railways because the does not know whether he will reach his destination at all. Therefore, I request the Railway Minister to take special interest in this matter and, if necessary, appoint a high-powered commission which will go into the reasons for the increase in the railway accidents.

Sir, there is another aspect here. When particular accident is referred to in the Railway Safety Commission, according to me—I am subject to correction by the Railway Ministry—the Commission is taking inordinate time, a lot of time, to go into the matter, prepare a report and place it before the Railway Ministry. If this is the case, how can the Railway function? The Railways are handicapped. The Railways do not know the reasons for these accidents. Therefore, Sir, this is one area which requires immediate attention of the Railway Ministry.

Another point, Sir, coming to our local problem.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. A. BABY): Your time is exhausted.

SHRI MENTAY PADMANABHAM: Only one minute, Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. A. BABY): Try to conclude.

SHRI MENTAY PADMANABHAM: The Railway Minister promised that he would run a Rajdhani Express from Delhi to Hyderabad. We were told—it appeared in the Press—that it would

[Shri Mentay Padmanabham]

be started in June. Later on it was postponed to July. Later on again it was postponed to some other date. I would like to know from the Railway Minister when re is going to introduce it because it will connect the North and the South. We are very much interested in these trains. I have been 5.00 P.M.
requesting both the Cabinet Railway Minister as well as the Minister of State for Railways for AC 2-Tier compartments in one or two Express trains. They are not able to do it. For the last one and a half years or two years they have not been able to introduce it. I hav also been requesting them to provide one AC 2-Tier compartment in the Sarita Express, which runs from Kakinada to Madras. They have not been able to provide that also. What are the reasons for all this? Are there really any handicaps? I would like to know whether they are really interested in giving these services to the railway travelling public? These are the things which I would like to know from the hon. Minister.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M.A. BABY): There are two more speakers. The Minister also has to reply. One name is there for the third reading. At 5 o' clock the Minister is to make a statement. It is 5 o'clock now. So, I would like to hear from the Parliamentary Affairs Minister.

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF HOME AFFAIRS (SHRI M. M. JACOB): We have to complete the discussion on the Railways, but anyway the Statement can be made now. Clarifications can be postponed. At 5.30 the Prime Minister is also coming to make a statement. I have also been given time for another statement. In between after the statements the speeches can continue. Both of us can complete the statement part now.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. A. BABY): But what about the Railways?

SHRI M. M. JACOB: We can continue in between.

SHRI S. VIDUTHALAI VIRUMBI (Tamil Nadu): What about the clarifications?

SHRI MOHAMMED AFZAL alias MEEM AFZAL: There is a half-an-hour discussion also.

SHRIMATI JAYANTHI NATARAJAN (Tamil Nadu): This can be postponed till Monday. (*Interruptions*)

SHRI M. M. JACOB: That is why I suggested let us now have both the statements now. The Railpay Minister will...

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI M. A. BABY): Are the Members prepared to forego their right to seek clarifications?

SHRI VIDUTHALAI VIRUMBI: No. We can postpone it. Let him make the statement. We can postpone clarifications till Monday. Let the Railway debate continue.

STATEMENT BY MINISTER

THE MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF SCIENCE AND TECHNOLOGY, DEPARTMENT OF ELECTRONICS AND DEPARTMENT OF OCEAN DEVELOPMENT AND MINISTER OF STATE IN THE MINISTRY OF PARLIAMENTARY AFFAIRS (SHRI P. R. KUMARAMANGALAM): Sir, I am delighted to inform the Honourable Members of the House that the first indigenously built second generation multipurpose geostationary satellite, INSAT-2A has been successfully placed in its orbital position and all the payloads have been switched on.

The 1906 Kg satellite was successfully launched by the Arianoc launch vehicle on 10th July 1992 and was injected into a geostationary transfer orbit. Immediately followlng the launch several critical manoeuvres have been carried out using the systems on board the satellite. The